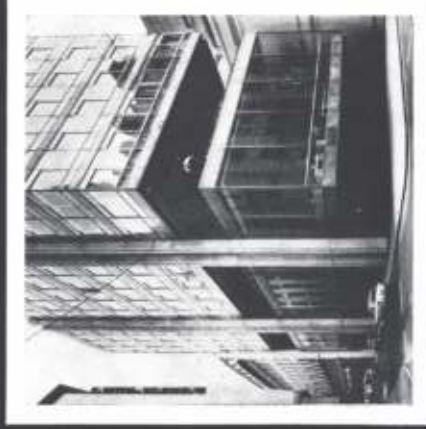


NOÉSTRAS
AERROIT
465
éj.2
06/70

estra

arquitectura

año 41 - número 465



- Bank of América
- Plan Regulador de Buenos Aires
- La Calesita II
- Barrios de San Justo y C. Belgrano
- Diez años de Brasilia



CREACION LIBRE

Este paisaje tan original está formado íntegramente por perfiles de aluminio CAMEA, combinados a escala natural.

Como se ve, pensando en perfilería hay creación libre. Prácticamente, podría decirse que todo en la vida moderna tiene o puede hacerse con un perfil CAMEA.

Así que a crear libremente!... Como nosotros en este caso. CAMEA cuenta con más de 4.000 matrices de perfiles distintos, cifra que crece día a día, porque la perfilería ofrece infinitas soluciones. Consultanos y comprobare como nuestro Departamento Técnico puede ayudarle a crear y producir el perfil que usted está necesitando.



CAMEA S.A.I.C. - Belgrano 884
Tel. 34-8464 - 33-1091 - Buenos Aires
Distribuidores:
Casa del Aluminio S.A. - Market Metal S.A.
La Oxigena S.A.I.C. - Dia S.A.C.
Pittsburgh & Carditt Coal Co. S.A.



esta es una fotografía de Blindex. Se la dedicamos a Usted, Sr. Arquitecto.

Los Arquitectos conocen Blindex. Ellos crean cada día formas nuevas, en las que la transparencia es presencia activa; diseños en los que la dureza de acero de Blindex, juega papeles estructurales; sugerencias de futuro para la arquitectura 2.000.

Así, Blindex y la audacia de los Arquitectos, proponen las soluciones inéditas que resuelven viejos problemas.

blindex®

Si es templado... es Blindex.

Producido por Santa Lucía Cristal S.A.C.I.F.

DISTRIBUIDORES

BERNARDI y CIA.
S.R.L.

Telcabuero 1048 - Tel. 42-3839-0103

CASA BASSI
S.R.L.

Cervino 4641 - Tel. 71-3254

CASA SEGAT
S.A.C.I.

Chile 2260 - Tel. 59-7952/97-5962

CRISTALPLANO
S.A.C.I.

Galicia 1234 - Tel. 59-3516/0962

ER-PO
S.R.L.

Paraná 881 - Tel. 41-3528/90-0212

JOSE DELBOSCO
S.A.C.I.

Sta. Fe 2939 - Tel. 83-9391/85-7635

PETRACCA e HIJOS
S.A.I.C.F.I.

Rivadavia 9649 - Tel. 69-5081/5095

SACCOMANO FREZIA
S.A.I.C.I.

Treinta y Tres 2239 Tel. 922-4640/1107

VIDRIOS y ESPEJOS
S.A.I.C.F.I.

J.G. Arigaa 1560 - Tel. 59-0751/4902

desde ahora sin **ELETTROSTOP S.92** las instalaciones eléctricas no están completas



Elimina los peligros de electrocución, inclusive por contacto directo.
Anula los riesgos de incendio producidos por cortocircuitos y dispersiones.
Protege a los artefactos e instalaciones de sobrecargas continuas.



Importado a la Argentina por
DA-WOL S.A.I.C.
Florida 529 of. 403, Buenos Aires
Tel. 382-3752



El director del Plan Regulador, arquitecto Héctor Luis Luarno desde la zapatera rodeado por parte de sus colaboradores: Ana Grimaldi, Carlos H. Bacci, Adolfo Barletta, Amelia Mariani, Carlos Colombo, José Luis Brizzi, Rodolfo Makibotshi, Luis Altamir y Dámaso Rodríguez.



nuestra arquitectura

Número 465, Bs. Aires, Rep. Argentina
Esta edición se terminó de imprimir en junio 1970

La ciudad de Buenos Aires aparece como la cabeza visible de un país cuyo desarrollo está monstruosamente deformado. En ella y sus alrededores se congrega la tercera parte de la población argentina. La faz anecdotica de este fenómeno revela a un país con un sistema interior casi desahogado que se afana por rellenar el río de la Plata para ganar valiosas tierras situadas cerca de su centro urbano, tal como —para sobrevivir y crecer— se ve obligada a hacerlos la empinosa población de Holanda. Por eso, el futuro de Buenos Aires necesita y tiene un plan regulador, del cual ahora es responsable la gente que se ve en la foto de arriba. De allí que dedicamos el suplemento de este número a resaltar tan importante trabajo.

obras:

Bank of America, pág. 12;
La Calesita II, pág. 26;

vivienda de interés social:

Barrio en L. Casanova, pág. 32;
Barrio de Ciudad Belgrano, pág. 36;

técnica:

Estructura del Bank of America, pág. 22;

artículo:

Brasilía diez años, pág. 44;

estudiantes:

Vistazo sobre Brasilia, pág. 47;

decoración:

Líberia Martínez de Murguía, pág. 52;

novedades:

Págs. 8, 9, 10, 11, 52 y 53.

Revista fundada en agosto de 1929 por Walter Hylton Scott.
Director: Norberto M. Muzio;
Secretario de Redacción: Oscar Fernández Reali;
Asesores de Redacción: Walter Hylton Scott, Federico Ortiz, Rafael Iglesias y Miguel Asencio.
Colaborador: Hernán Alvarez Fort.
Colaborador de Técnica: Esteban Laruccia.
Corresponsal en redacción: Pedro Olgo Ochoa.
Corresponsal en Chile: G. H. Randle.
Corresponsal en Córdoba: Roberto A. Roitman.
Jefe de Publicación: Norberto C. Muzio (h).
Fotografías: J. M. Le Play; Z. López.
Dibujos: Eduardo Santamaría y Víctor San Miguel.

Publicación mensual de Editorial Centinova S.R.L.
Redacción y Administración: T.E. 45-1751/7525.
Distribución en Buenos Aires: Arturo Apicena, Chile 527.
Precio del ejemplar: 400 pesos (100 mfn).
Suscripción anual (12 ejemplares): 3.000 pesos (3.000 mfn).
Suscripción anual en el exterior: 22 dólares.
La dirección no se responsabiliza por los juicios emitidos en los artículos publicados.
Composición e impresión: La Técnica Impresora S.A.C.I.
Fotografías: Casa Pini.
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 1.024.890.

OLIVETTI

ES
INDUSTRIA
ARGENTINA



Siéntese. Y entre en ambiente.

(Con La Prensa
de los domingos.)

En su mismo ambiente, con nuevas ideas, aportes estéticos y funcionales que le ofrece la Sección Decoración y Arquitectura de Interiores de los domingos (en rotograbado)

La agradable tarea de valorizar los rincones.

Qué colores "agrandan" su ambiente. Nuevas valorizaciones del ladrillo como elemento decorativo. Soluciones para pequeños espacios.

Aportes que a Ud. pueden servirle para ambientarse mejor en

LA PRENSA





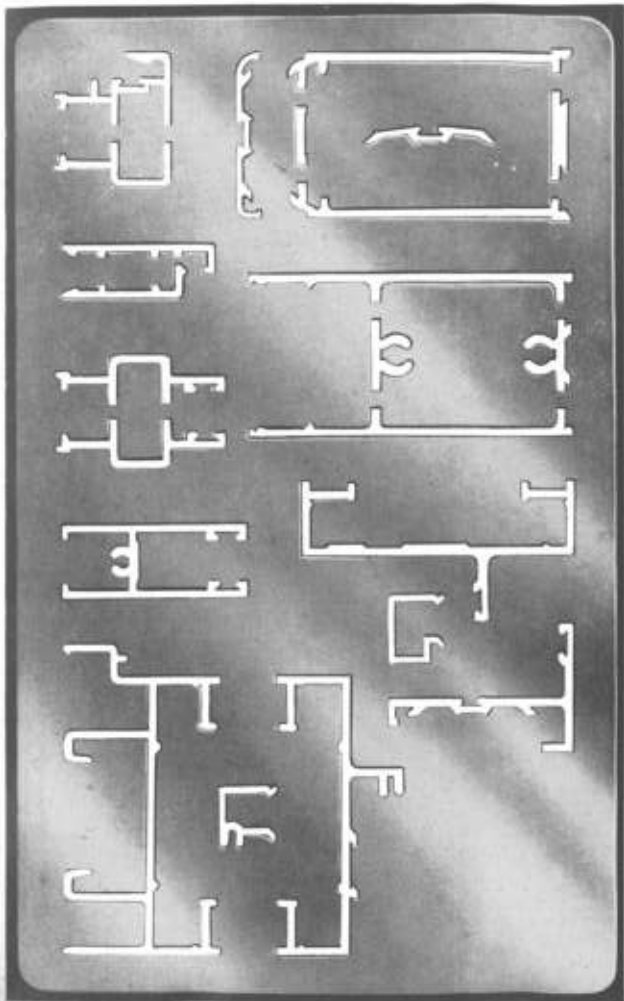
Adónde vas Herman Miller ?

Florida 890, 3º Piso, no es solamente una calle y un número, no es tampoco un piso cualquiera, es FLORIDA 890, 3º PISO..., así con mayúsculas.

Bueno, Florida 890, 3º Piso, es el nuevo local, bárbaro, todo nuevo, todo distinto y por supuesto, todo Herman Miller.

Colección S.A. exclusivos vendidos-res de los exclusivos muebles y sistemas de Herman Miller.

Ah...! 31-9073



SR. ARQUITECTO ...

NUESTRA LINEA ALUMINIO HERRERO LE OFRECE LAS SIGUIENTES VENTAJAS:

- MAYOR VERSATILIDAD DE APLICACION • MAYOR RESISTENCIA POR SU DISEÑO
- GRAN RAPIDEZ Y SIMPLICIDAD DE ARMADO • MINIMA CANTIDAD DE PERFILES
- MENOR COSTO POR ABERTURA

VENTANAS CORREDIZAS • PUERTAS CORREDIZAS • PASOS FIJOS • VENTANAS PROYECTANTES
PUERTAS DE REBATIR • PUERTAS VAIVEN • PASOS VIDRIADOS • CUBREBASERAS • PARASOLES



DISTRIBUIDORES OFICIALES:

HIERROMAT S.A. - Alameda 665 - Tel.: 33-4051/55

OKS HNOS. y Cia. S.A. - Rivadavia 1952 - Tel.: 48-7293/99

**KAISER
ALUMINIO**

TUCUMAN 829 - 8º piso - BUENOS AIRES

TEL.: 392-4240/4809/4290/4878/4778

Nuevo Hospital Italiano

Fue presentado oficialmente el proyecto del nuevo Hospital Italiano de Buenos Aires de la Società Italiana de Beneficenza. Al acto —que se realizó en la Embajada de Italia— asistieron, entre otros, el embajador de ese país, directivos de empresas italianas radicadas en nuestro medio y del Hospital Italiano del Instituto Italiano de Cultura y el presidente de la Sociedad Dante Alighieri, representantes de entidades que nuclean a la colectividad y los autores del anteproyecto presentado, arquitectos Clorindo Testa, Raúl Serente y Félix Asteasuain.

El proyecto prevé una superficie total de 27.000 m²; la inter-nación está organizada en torres de cuatro pisos cada una y cada piso contendrá 22 habitaciones, apras para hospitalizados y dos enfermos con acompañante. Se adecuarán el resto de la superficie los sectores destinados a docencia, investigación, administración y albergue de las religiosas que realizan funciones hospitalarias.

La primera etapa —que se iniciará a fin de año y concluirá en un lapso de 30 meses aproximadamente— insumirá una inversión de 750 millones de pesos moneda nacional.

Barrio Sur

El secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, ingeniero Manuel Humberto Acuña, informó en rueda de prensa que por decreto N° 3.553, suscripto por el intendente Frickbar, fue declarado desierto el concurso para la reforma urbanística de la zona sur.

Anunció, asimismo, que mediante otra resolución se dispone que los mencionados estudios de renovación urbana estarán a cargo de los organismos competentes de la Intendencia.

Museo de Arte Brasileño

El nuevo Museo de Arte de San Pablo, Brasil, cuyo nombre Asís de Chalauirland recuerda al periodista homónimo, fue diseñado por la arquitecta brasileña, Lina Bo Bardi. Y el proyecto pertenece a Escritores Técnicos J. C. de Figueiredo Ferraz.

Construido sobre los túneles de la avenida 9 de Julio, la estructura rectangular se distingue por cuatro columnas de con-



Vista general del Museo (arriba), apreciándose la luz excepcional entre columnas, y un detalle (abajo) del soporte de las vigas, con su almohada de Neoprena.



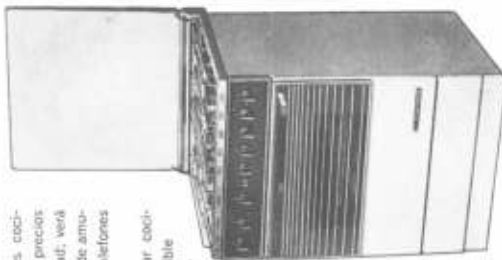
Cocinas Arthur Martin el detalle vendedor de primer plano.

ARTHUR MARTIN es la más importante empresa en el ramo de cocinas de Europa. Su calidad es internacionalmente conocida y sus diseños son de extrema avanzada. Las cocinas Arthur Martin se fabrican bajo licencia en los 5 continentes. ARTHUR MARTIN ARGENTINA le ofrece aquí, esos mismos diseños con idéntica calidad. Solicite la visita de un representante o venga usted a visitarnos en nuestra organización y fábrica.

Conocerá así las mejores cocinas, a distintos niveles de precios pero de una misma calidad; verá también nuestros hornos de amasar o embutir, estufas, calefones y estufas.

No lo olvide. Al encontrar cocinas Arthur Martin, el posible comprador del departamento

mentó presumirá que también en todo lo que no se ve está la calidad. La venta será más fácil y el precio mejor!



Cocinas



ARTHUR MARTIN

Ayudan a vender... impulsan a comprar!

Administración, Ventas y Fábrica:
Pilar 199 - San Martín - Tel. 755-3787/8 - 3089 - 3536 - 3538

Registro de Consultores

La Secretaría de Estado de Vivienda ha dispuesto la apertura de un Registro de Consultores Argentinos, para la realización de estudios y proyectos en las áreas de: 1. - Planeamiento y desarrollo urbano; 2. - Infraestructura y servicios; 3. - Legislación sobre uso del suelo y desarrollo urbano; 4. - Diseño industrial de viviendas; 5. - Ingeniería de producción; 6. - Tecnología de materiales de construcción; 7. - Instalaciones complementarias de las viviendas.

Quiénes deseen formular su inscripción en el citado registro, deberán concurrir a la Secretaría de Estado de Vivienda, Departamento Investigación y Tecnología, Defensa 120, 3er. piso, Oficina 3026, Capital Federal, donde se le suministrarán informes y el formulario respectivo. La inscripción podrá realizarse en forma individual o por equipos especializados, debiendo establecerse en el citado formulario, las actividades profesionales, las distinciones obtenidas, las actividades profesionales, técnico-administrativas, docentes y de investigación.

De residir en el interior del país el interesado, podrá solicitar los informes y formulario a la dirección indicada mediante el correo. Se excluye de este trámite a quienes residen en los partidos bonaerenses que integran el Gran Buenos Aires, quienes deben concurrir a la oficina citada.

creta, dos a cada extremo, que están unidas por cuatro vigas de concreto pre-tensionado. La parte principal de la galería en cuestión es una sección de muros de vidrio, suspendida de las vigas y soportada por las mismas permitiendo así interiores libres de columnas. El espacio libre entre las columnas es aproximadamente de 85 metros.

Para soportar las vigas, que virtualmente se hallan flotando en aceite, se desarrolló un sistema único de cojinetes de soporte de dos compartimientos. Estos cojinetes se hallan dentro de una silla o caja de dimensiones ligeramente superiores a las de los cojinetes. Y cada uno de estos soportan un peso de 1.250 toneladas. Los cojinetes de caucho sintético "Neoprene" tienen un vacío en el centro para dar cabida a una bola a manera de almohada hecha de "Neoprene" Du Pont. Se suministra el aceite al interior de la bola desde una bomba. A medida que se llena la bola y se vence el peso de la viga, se asegura la flotación.

Módulos para proyectos

Un grupo de arquitectos, representando a la Sociedad Central que los agrupa, a Bouwcentrum Argentina, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, Banco Hipotecario Nacional, Dirección Nacional de Arquitectura y Dirección Nacional de Ar-

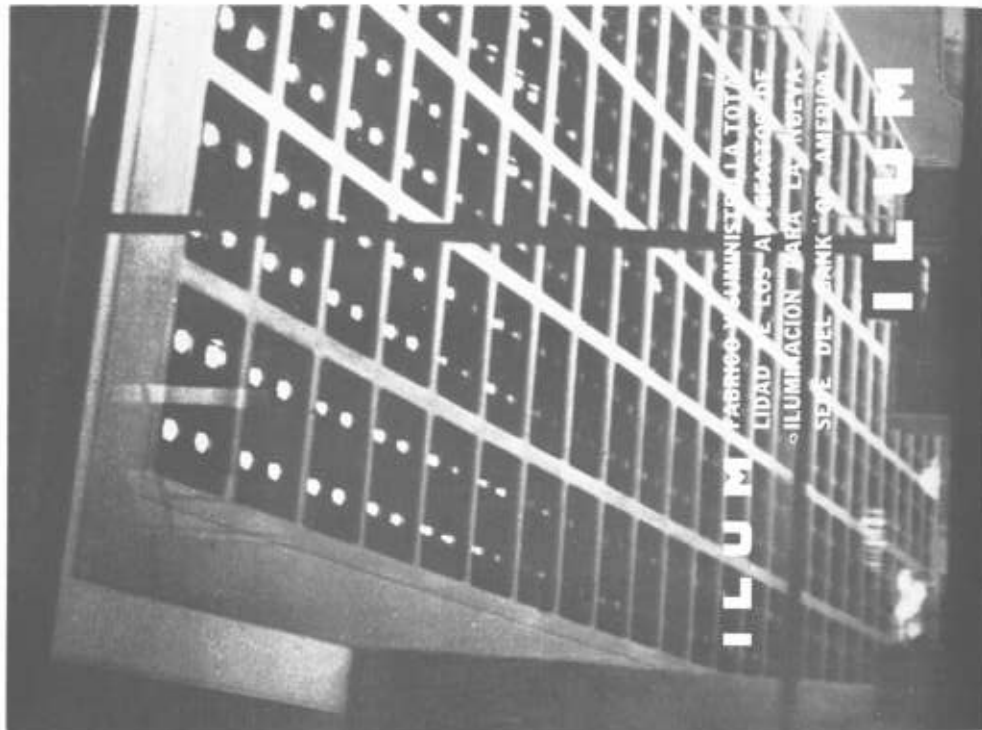
quitectura Escolar dió, en el seno de IRAM, la norma que establece los módulos a ser utilizados en el proyecto y dimensionamiento de edificios. El documento —denominado IRAM 31 614— también contiene los lineamientos prácticos referentes al uso de las cuadrículas modulares del proyecto.

El informe técnico que lo acompaña señala que dentro las razones por las cuales se pueden usar, en arquitectura, los módulos de proyecto especiales, es porque, más grande que los básicos, al permitir la funcionalidad —repetición de los tamaños de la planta central, que pueda adaptarse en el caso de edificios, escuelas, edificios industriales y, bi cuando se considera adecuado por razones de construcción, como por ejemplo en el uso de algunos componentes de vigas y particiones.

Entre los temas de interés estudiados por el International Modular Group —antes de convertirse en grupo de trabajo del CIB— el tópico fundamental era el de la selección de medidas y, más especialmente, los problemas relacionados con el dimensionamiento de los grandes elementos, los estudios y debates demostraron claramente que el problema puede ser enfocado —y actualmente lo es— desde ángulos diferentes.

Anuario 1969 del Cemento

Acaba de publicarse el "Anuario 1969" de la industria argentina del cemento portland, que tradicionalmente edita la Asociación que agrupa a los fabricantes de este producto. El presente volumen contiene abundante información numérica gráfica para documentar la evolución de esta industria.



Nota de la S. C. A.

La Sociedad Central de Arquitectos nos ha enviado una nota—con pedido de publicación— referente a la versión periodística aparecida en el diario "La Prensa", del miércoles 1 de mayo del corriente sobre una reunión realizada en su sede. Señala que para esa fecha la entidad no había convocado a ninguna asamblea, aunque para el día 29 del corriente sí había llamado a Asamblea Ordinaria con el objeto de efectuar la renovación de sus autoridades de acuerdo a lo que establecen sus estatutos.

Luego informa que ese día un grupo de unas 120 personas "ocupó los salones de la entidad, a fin de efectuar una reunión, que no contaba ni con el conocimiento ni el consentimiento de la Comisión Directiva. Ante tal situación, el secretario de la Sociedad, Arq. Raúl R. Rivaroli, se comunicó telefónicamente con el arquitecto Miguel Habertfeld, presente en la sede en esos momentos, ante quien solicitó, en la creencia que era una reunión de la lista de sus simpatizantes, que aguardaran la medida necesaria a fin de no interferir en las actividades normales de la Sociedad y que se retiraran a las 21 horas, hora en que el personal administrativo realiza su conexión. A continuación expresan que por lo tanto la Sociedad Central de Arquitectos no admitirá los hechos responsables de las declaraciones efectuadas por los presentes en esa reunión ante la prensa". Y luego dice: "Que recuerda a los señores socios que la utilización de los salones de la entidad para efectuar una reunión, debe realizarse previa solicitud a la Comisión Directiva aclarando en ella, en forma expresa, la motivación de la misma. Y que la transgresión de tal disposición hace pasible a los responsables de las sanciones que dispusiera el Tribunal de Honor, a ese efecto constituido, aprobadas posteriormente por Asamblea".

"Seguidamente aclara —y recuerda— a los señores socios que el propósito de un grupo de socios de llamar "per se" a una Asamblea en la Sociedad Central de Arquitectos con la participación de ex docentes, alumnos y egresados de Arquitectura, es totalmente antilegalitaria, puesto que las asambleas se rigen exclusivamente por el espíritu del Reglamento Interno".

Expresa el final de la nota "que la Sociedad Central de Arquitectos está totalmente desligada de los hechos ocurridos en su Sede en la víspera y que las declaraciones formuladas a la prensa deben ser tomadas como personales de quienes

Sólo METALINE ofrece la más amplia variedad de productos para conferir a los pisos de las industrias ¡mayor resistencia!

METALINE
Endurecedor de superficies (metaliza el cemento).

METALINE EXTRA
Endurecedor del hormigón para solicitaciones especialmente severas (lugares claves de tráfico intenso).

METALINE EXTRA P
Potente endurecedor del hormigón y excelente adherente a concreto viejos, ladrillos, asfalto, madera.

METALINE ANTIDESLIZANTE
Endurecedor antideslizante de superficies.

METALINE M 7
Endurecedor antioxidante de superficies (expuestas permanentemente al agua).

ACID-HARD
Endurecedor anticorrosión (superficies expuestas a diversos ácidos, grasas, etc.).

PATCH-LINE
Adhesivo para hormigones nuevos y viejos. Aplo para ligar con superficies viejas, labrada, asfalto, madera, hierro.

FLUSIMET H
Endurecedor impermeabilizante. Ideal para eliminar el polvo de pisos nuevos y viejos.

CONCRETO ANTIACIDO N
De frague rápido para juntas.

CONCRETO ANTIACIDO K
De frague rápido para juntas, resistente al ácido sulfúrico.

CTH
Curador, impermeabilizador, protector químico y endurecedor del hormigón.

BIG-PAVING
Losa de la medida del piso construida en obra, sin juntas.

Consulte nuestro servicio técnico y solicite folletos explicativos de los distintos productos, sus usos y aplicaciones.

METALINE S.C.A. puede realizar la obra total en su industria o taller o bien proveerle los materiales necesarios para que, bajo su asesoramiento, se construyan los pisos más resistentes.

metaline
S.C.A.
LIDER EN LA SOLUCION INTEGRAL DE PISOS INDUSTRIALES
Cerrito 228 - 9° - A - 35.2604 - Capital Federal.

Instalaciones de alarma, robo e incendio

Señales luminosas

Relojes eléctricos

Control de serenos

Señales de tránsito para garage

Equipos para luz de emergencia

Busca personas

DYMKE & LINDQVIST S.A. I y C.
APARATOS PARA TELECOMUNICACIONES
Diaz Vélez 3873 - Buenos Aires
Teléfonos 87-3112/3023

las expresaron. Asimismo, lamenta el proceder de los con-
corrientes al obviar las normas que rigen la actuación socie-
taria".

Esta nota remitida por la Sociedad Central de Arquitectos
está relacionada con la asamblea efectuada en su sede el
mañan / del corriente y que tomó estado público. Participa-
ron en esa reunión numerosos alumnos de arquitectura, el
presidente del Centro de Estudiantes de Arquitectura, repre-
santes de la Federación Universitaria Argentina y arquitectos
de la Facultad de Arquitectura, quienes resolvieron exigir la
libertad de Daniel Luján y de sus compañeros, el levantamiento
inmediato de sanciones y averiguación; la renuncia inmediata del
arquitecto Alberto Prebisch, decano de la Facultad y del arquitecto
Fernando Tricomi, secretario de esa casa de estudios,
y la expulsión de la Sociedad Central de Arquitectos y la
apertura de la Facultad en el segundo cuatrimestre.

Asimismo, dispusieron convocar a estudiantes y arquitectos a
una asamblea a realizarse el lunes 13 en la Facultad, solicitar
a la comisión directiva de la Sociedad Central de Arquitectos
se defina en apoyo a los estudiantes contra la acción punitiva
policial y las medidas acordadas por las autoridades de la
Facultad.

Centro de Arquitectura Escolar

El Centro de Arquitectura Escolar ha inaugurado su sede en
la Av. Santa Fe 3205, piso 1º, Depto. 5º, de esta Capital. El
Centro se ha creado para cooperar con el desarrollo educativo
del país en todos los niveles.

Las actividades del Centro estarán destinadas al estudio e
investigación de la arquitectura escolar, tareas que serán re-
negadas en publicaciones periódicas. También estará dirigida
a asesorar a profesionales, a entidades, instituciones, asocia-
ciones educativas que deseen encarar la construcción de edifi-
cios para la educación, la cultura y el esparcimiento; así como
proyectos, construcción y equipamiento de los mismos.

Organizado el curso de arquitectura escolar a cargo de espe-
cialistas en el área, dirigidos por arquitectos, ingenieros, ar-
quitectos, educadores, uno de los cuales se iniciará el 5 de
agosto próximo. Además, el Centro cuenta con una biblioteca
especializada en el tema que queda así abierta a los estu-
diantes.

Todas estas actividades se han estructurando en cuatro de-

partamentos: uno de Arquitectura, otro Pedagógico, otro de
Investigación y Publicaciones y un último de Bibliografía y
Documentación. Actúan como director y subdirector del
Centro de Arquitectura Escolar los arquitectos Jorge Frías y
Adolfo Frías.

Estación de ómnibus Bolívar

En estos días se dio a conocer el fallo del jurado que con-
sideró los trabajos presentados en el concurso nacional de
anteproyectos para edificio de la estación terminal de ómnibus
de Bolívar, Pcia. de Buenos Aires.

En este certamen, organizado por el Colegio de Arquitectos
de la provincia de Buenos Aires, se presentaron 55 concur-
santes, entre los cuales se eligió en orden sucesivo a los tra-
bajos de los siguientes arquitectos: 1º) Miguel Haberfeld y
Carlos H. Levinton; 2º) Carlos Bestamile, Eduardo Charovsky
y Mederico Faivre; 3º) Victoria Braunstein, Irene Jiselevich y
Bruno Viganò; 4º) Jorge A. Finiz.

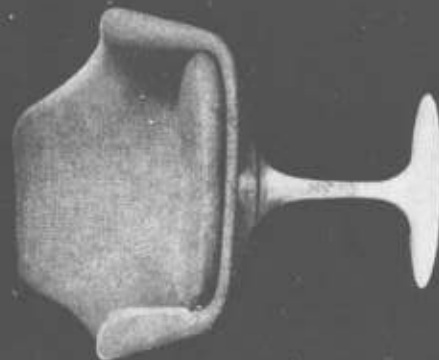
Curso sobre licitaciones

El sistema de licitar las grandes obras, ya sean públicas o
privadas, al tornarse de uso común y generalizado ha creado
a las empresas constructoras, la necesidad de contar dentro
de su estructura técnico-administrativa con personal especia-
lizado para atender esta faceta de la actividad empresarial.

Por tal motivo y en la seguridad de llenar una necesidad de
la empresa constructora que implica a los principales con-
structores del país, ha programado el día 13 de agosto próximo
de Licitaciones" que desarrollará en forma exclusiva los si-
guientes temas principales: 1) Pliego de Bases Generales y
Particulares; 2) Pliego de especificaciones técnicas; 3) Com-
puto Métrico; 4) Análisis de Precios; 5) Oferta y un trabajo
práctico final, que comprenderá el estudio y resolución com-
pleta de una licitación a realizarse en clase.

Los ingenieros Osvaldo Castelli y Oscar Núñez, profesio-
les especializados en el tema, dictarán 10 clases de dos horas
de duración cada una, todos los días jueves hábiles, entre las
18 y las 20 horas, en Paseo Colón 823.

Entre paréntesis, está en el Museo de
Arte Moderno de Nueva York y
en interior forma s.a.



interieur forma s.a.

Arrobamiento para empresas e instituciones

Paraguay 145 y 150 - Tel. 22-0717046 - Buenos Aires

Ciudad A.T.B. - Nueva Mayo 118 - Tucumán - Avda. Chacabuco 17 y 24 - Mar del Plata - Estadio de Ovale

Santiago del Estero 194 - Rosario - España Arquitectura Obisporio, Córdoba 129 - Montevideo: Sells 1080

Unión representantes de Kraft International

Un diseño de netos contornos que se inserta en el recinto urbano debiéndose sin agresiones ha sido logrado en el edificio para sede central del Bank of America de Buenos Aires, cuyo proyecto publicado en n.º 4531 y dirección de obra estuvo a cargo de los estudios Mario Roberto Alvarez y Asociados, y Altan y Ecurra y Asociados.

Una de las premisas del proyecto planteaba la ocupación máxima del volumen edificable permitido, a lo que los autores agregaron el compromiso de evitar cualquier solución monocore. Esto significó resolver la obra en un sitio que sufre la congestión de calles estrechas y obtener un volumen singular en una zona donde son características las fachadas sucedidas en monótona pantalla y los volúmenes desdoblados por heterogeneidad de sus frentes. Asimismo, hubo que tener en cuenta la existencia de una vetusta casa adyacente sobre la calle San Martín, declarada monumento histórico.

Edificio para el Bank of America

Proyecto y dirección de obra:
Estudios de arquitectos Mario Roberto
Alvarez y Asociados
y Altan y Ecurra y Asociados.
Ubicación: San Martín y Cangallo, de
la Capital Federal.

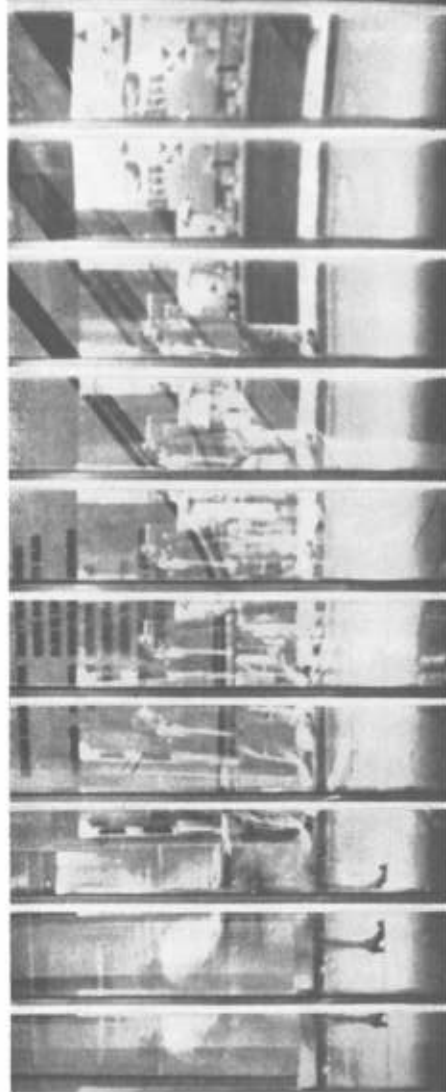
La singular estructura (ver nota técnica en página 22) evidencia dos sectores definidos: el bancario y el de las oficinas para renta. La relación con la histórica casa vecina se concretó retirando la fachada sobre la calle San Martín unos 3,50 metros por la línea municipal, lo que alineó los frentes y permitió diseñar una zona condonante para uso peatonal a la vez que dejó establecido un plano de integración del mejor aprovechamiento para el uso de los pisos superiores. Así, la planta también quedó libre para uso público, al destinarse a funciones que requieren poca superficie (mostradores para informes y apertura de cuentas corrientes, acceso a escaleras mecánicas), lográndose un amplio espacio que entalla la entrada y brinda generosas visuales a los ojos del transeúnte. En otro aspecto, el paramento sobre Cangallo se hizo retroceder 71 centímetros de la línea municipal para dejar neta la estructura, cuyos dos puentes de vigas sobresalen hasta esa línea, generando un ligero aumento de la perspectiva del edificio.

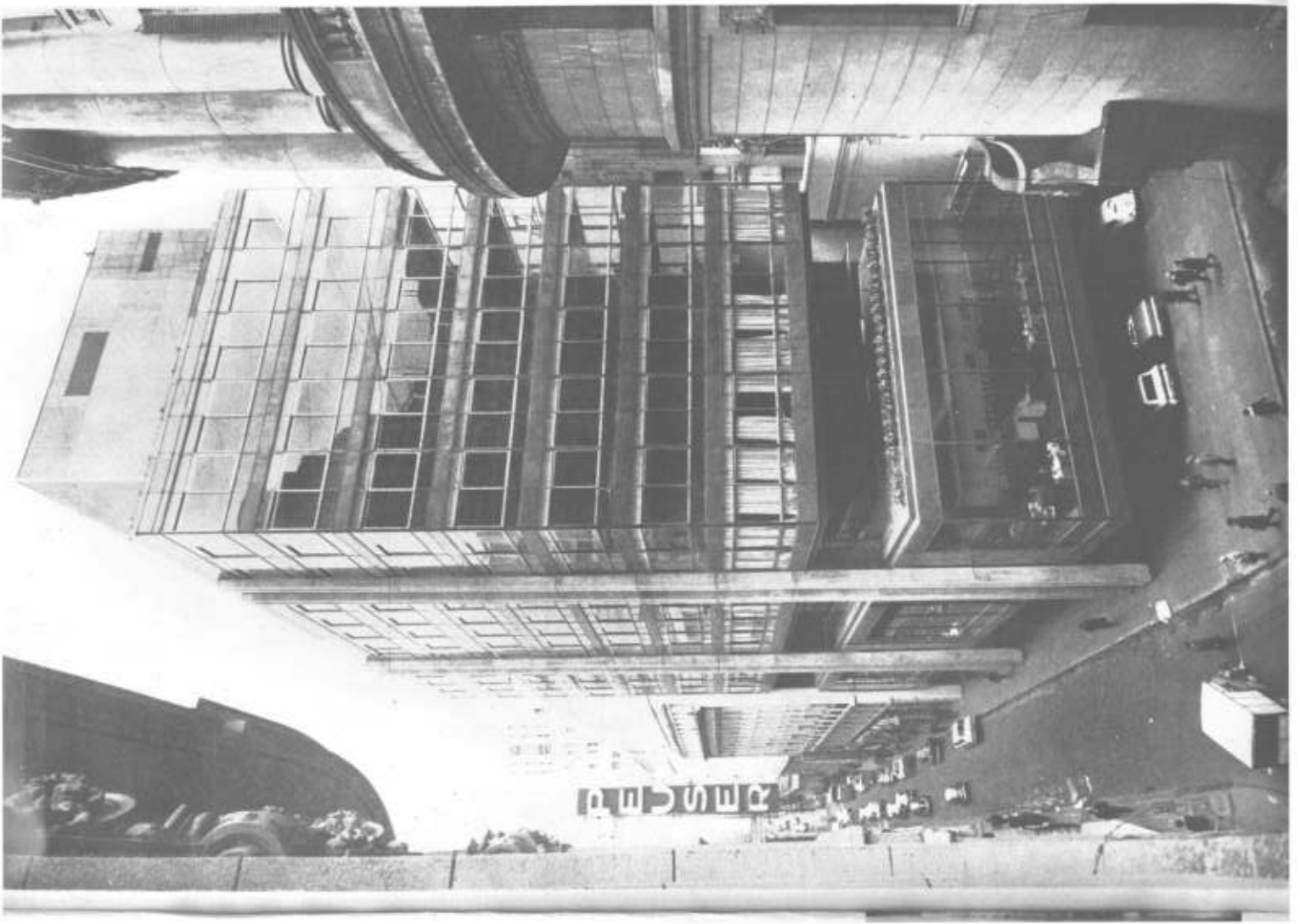
El edificio consta de tres subniveles y catorce plantas, con una superficie total cubierta de unos 10.000 metros cuadrados.

(Véase en pág. 21)

1: El cerramiento, vitrea del hall del banco, forma singulares reflejos. 2: el volumen del edificio acusa exteriormente los sectores de banco y de oficinas para alquiler, separada por el rebundimiento del piso para directivos.

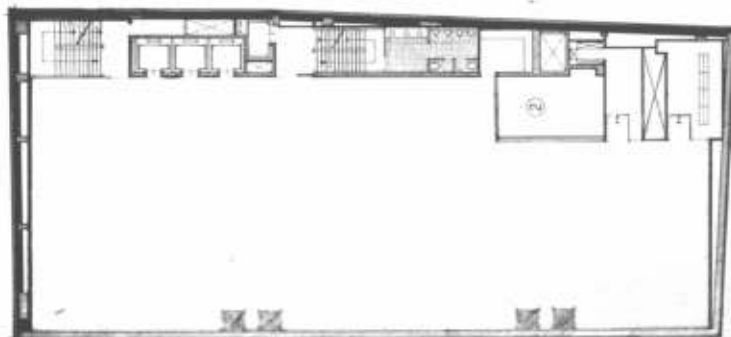
1-2

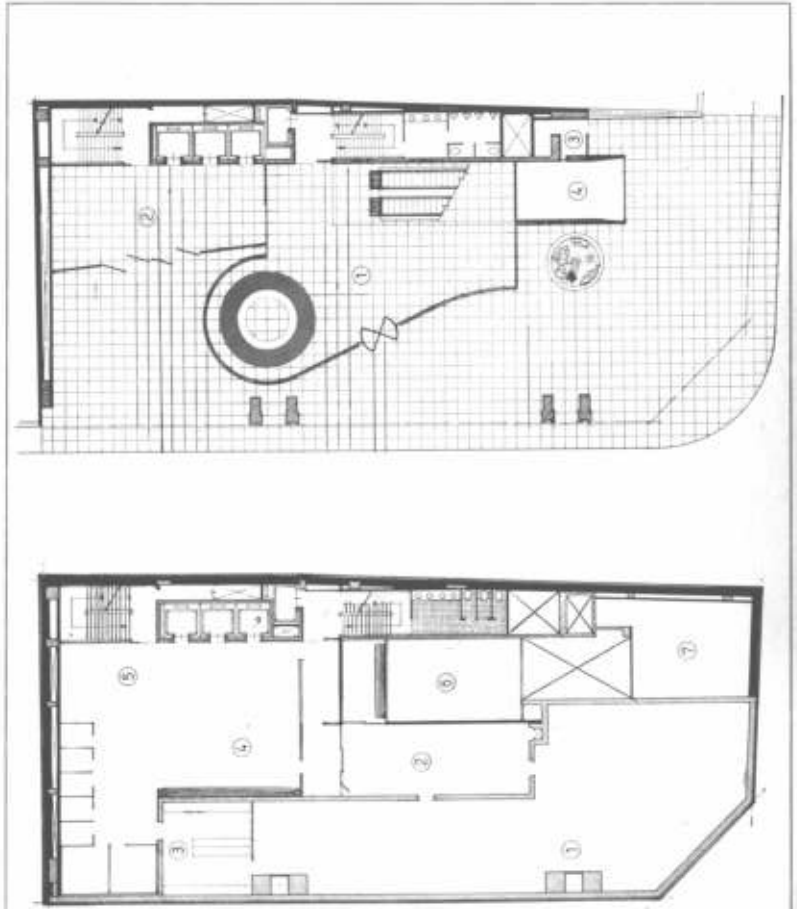
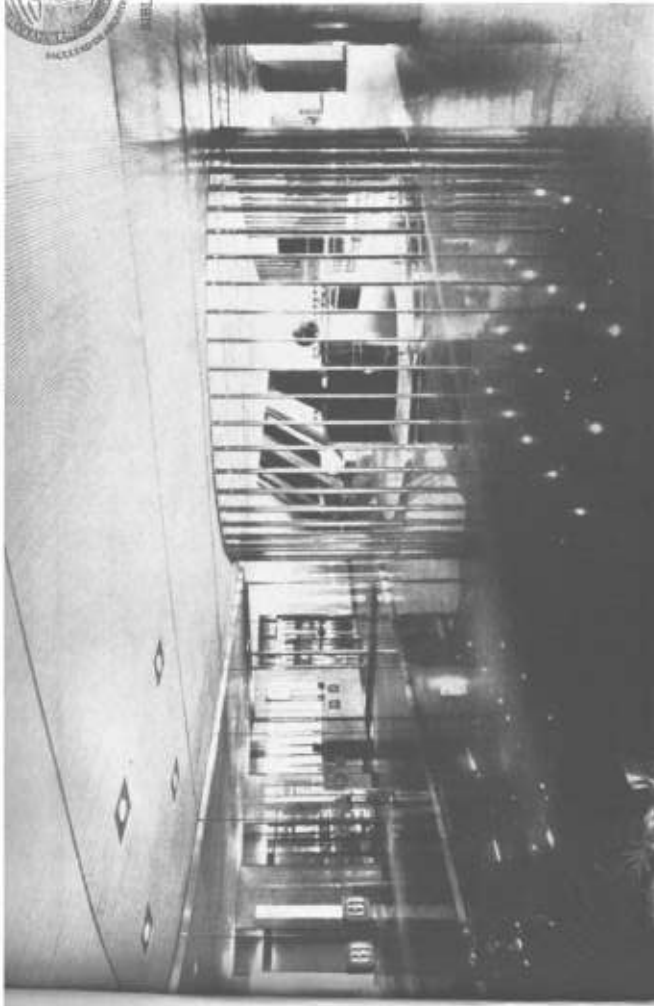




3: Vista de la antecámara del tesoro desde la reja de su acceso.
 4: la sala de máquinas tiene una terminación aceda con la categoría del edificio. 5: el tercer subsuelo contiene un garaje de gran capacidad. 6: la cámara del tesoro, con sus discos de seguridad. 7: entrada al hall de oficinas, adyacentes a la derecha el recinto encintado del mostrador de informes, en el hall del banco. **Plantas:** tercer subsuelo (abajo, en esta página), 1, garaje; 2, elevador de vehículos. Segundo subsuelo (página opuesta, izquierda): 1, tesoro; 2, antecámara; 3, salas de seguridad; 4, guarda de rifulos; 5, hall; 6, descarga de camiones blindados; 7, cámara transformadores. Planta baja (página opuesta, derecha): 1, hall del banco; 2, hall de las oficinas; 3: control de automóviles; 4, elevador de vehículos. Escala 1:300.

3 6.7
 4
 5



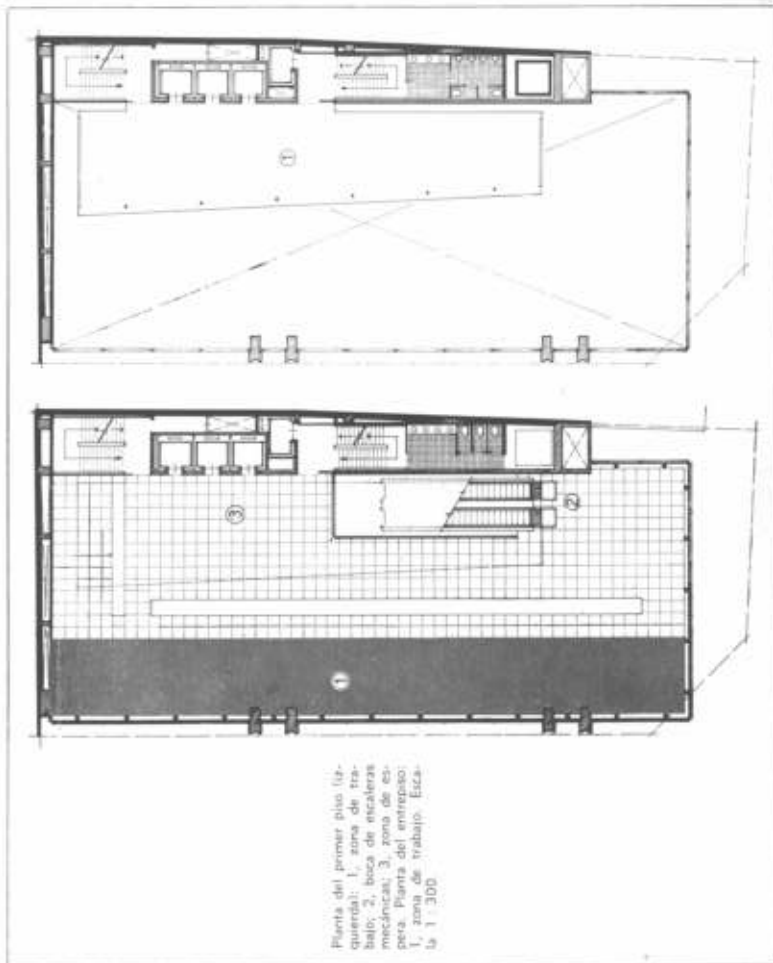




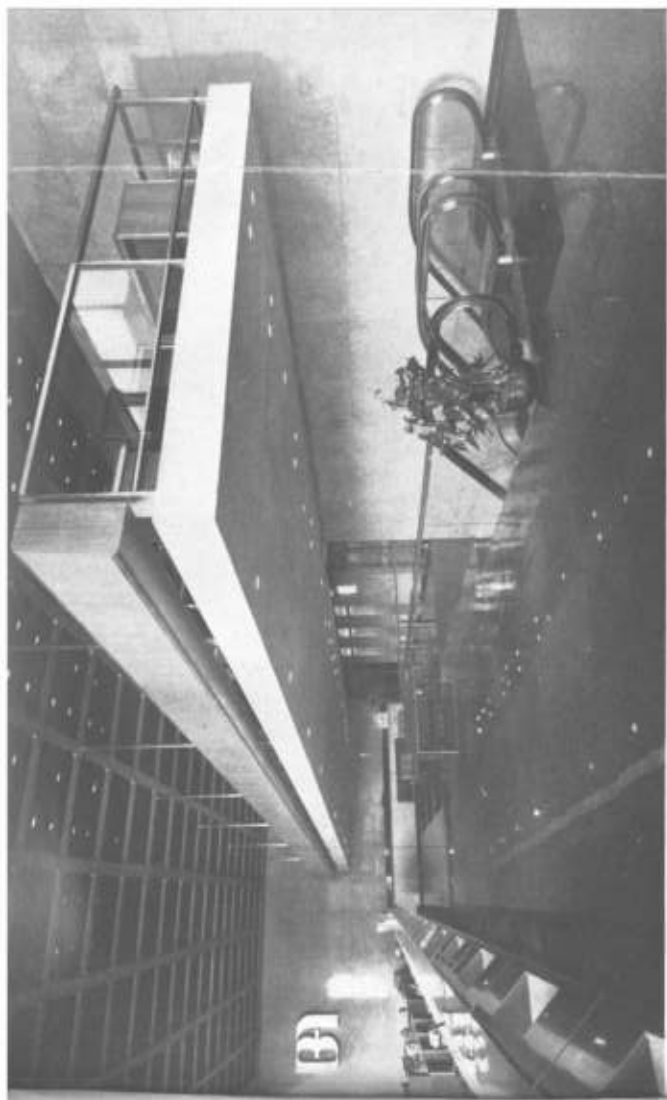
8. La planta baja brinda una generosa superficie peatonal. 9. escaleras mecánicas permiten a los clientes del banco una rápida comunicación con el sector de operaciones; 10. en la planta baja solamente funciona un mostrador circular de informes y apertura de cuentas nuevas.



9 - 10



Planta del primer piso (izquierda): 1, zona de trabajo; 2, boca de escaleras mecánicas; 3, zona de espera. Planta del entrepiso: 1, zona de trabajo. Escala 1:300



11
12
13
14

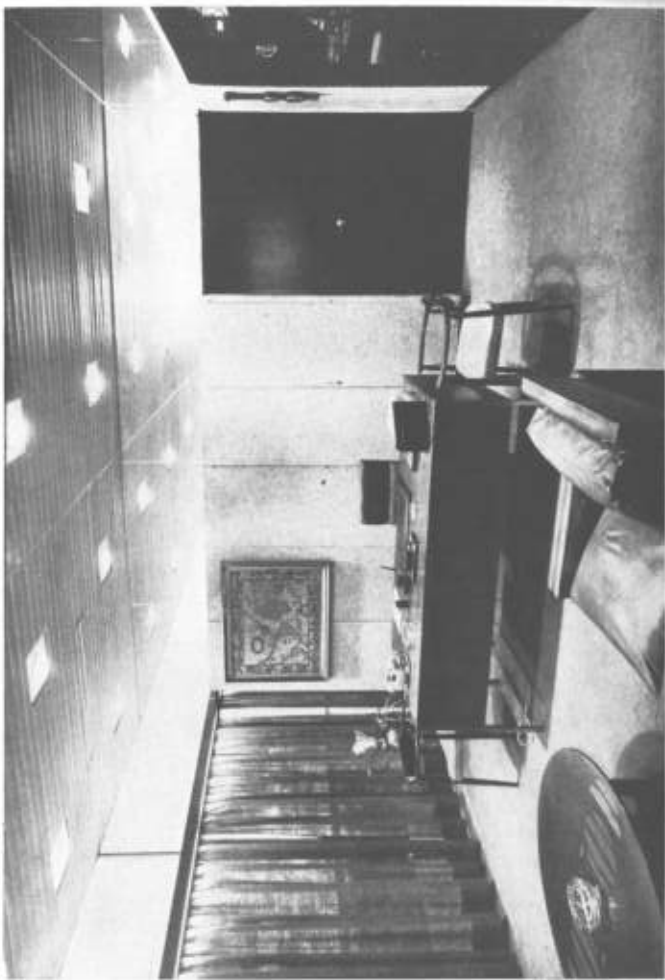


11: vista general del primer piso, con el gran salón de operaciones de doble altura y su entresuelo. 12: vista del entresuelo con su zona de trabajo. 13: la foto muestra la separación del entresuelo del tabique que forma la caja de ascensores y circulación, con el que está parcialmente vinculado, pues se halla suspendido con columnas de acero. 14: vista de la zona de operaciones.



15

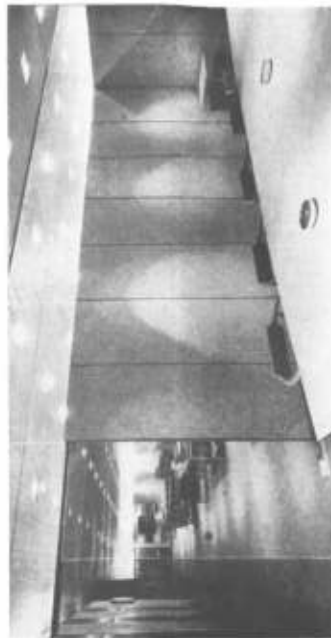
15: La planta tipo para oficinas brinda un amplio espacio, sin columnas y susceptible de cualquier distribución, en virtud de la carencia de columnas. 16: Los despachos para directivos en el segundo piso se abren a una terraza a través de amplias ventanuales.



16

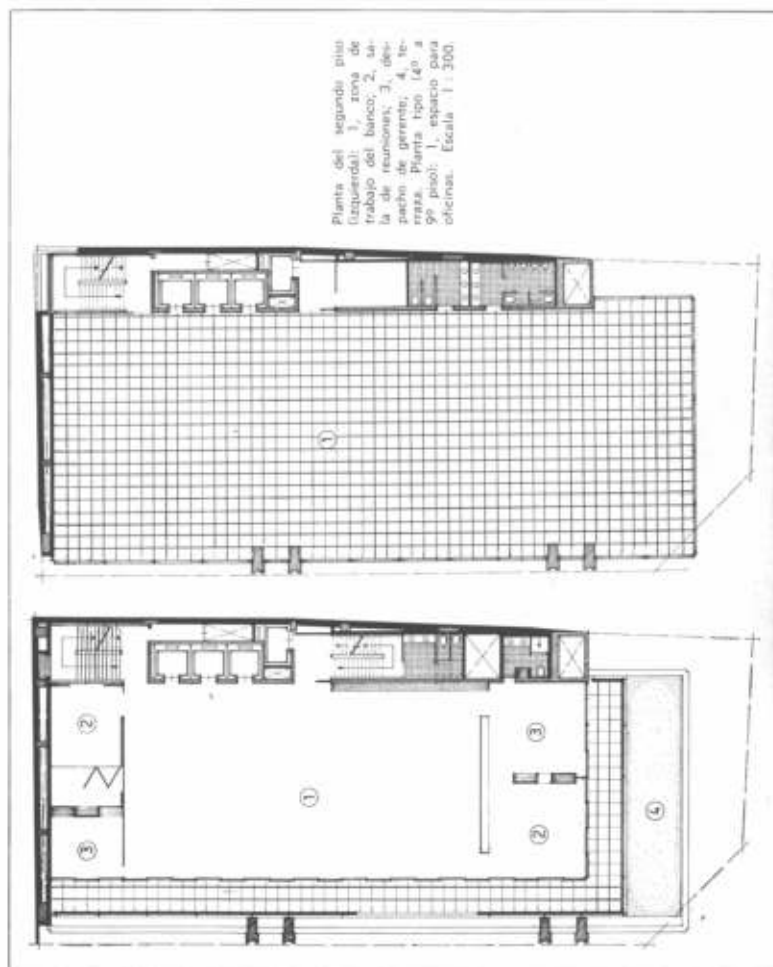


17



18

17: En el segundo piso existen salas de reuniones de varias dimensiones y con abundante iluminación natural. 18: Oveles modulares, transparentes o no, permiten la división de la planta en distintos ambientes, como en esta sala de conferencias.



Instalaciones complementarias

Las instalaciones eléctricas de esta obra merecieron un tratamiento especial, debido a la gran variedad de actividades que se desarrollan en virtud de los diferentes usos que se le da a cada una de las áreas comunes de los equipos de aire acondicionado, los altos niveles de iluminación adoptados y la multiplicidad de servicios especiales para la actividad bancaria.

La instalación eléctrica fue diseñada para que los equipos de aire acondicionado cubran los 250 Kw. Necesarios correspondiente a los equipos de iluminación y consumos necesarios a los bombas de agua, alcanza a 400 Kw., aproximadamente. Los equipos de iluminación y los equipos de bombas de agua, secciones merecieron un tratamiento especial, ya sea en el caso de los equipos de iluminación, como los detalles de los equipos de bombas de agua, que son totalmente automáticos.

En el caso de los equipos de bombas de agua, se instaló un sistema de alarma óptico-acústico que detecta las posibles anomalías en cualquier circuito derivado de aquel.

En el caso de los equipos de iluminación, se instaló un sistema de funcionamiento automático cuando se interrumpe el suministro de corriente alterna a los artefactos del fresco, anteluzo y circulación.

Además de un sistema automático de avisos de incendio, los que permiten detectar los focos desde su comando. Los señales de dichos avisadores se reciben en una central ubicada en la sala de vigilancia, donde se encuentran los detectores de humo y los detectores de gases.

En el caso de los equipos de bombas de agua, se instalaron los detectores ubicados en los diversos locales del Banco. Existen provisiones para la instalación adicional de un sistema de alarma de incendio, como el que se instaló en la sala de recepción y en la sala de recepción.

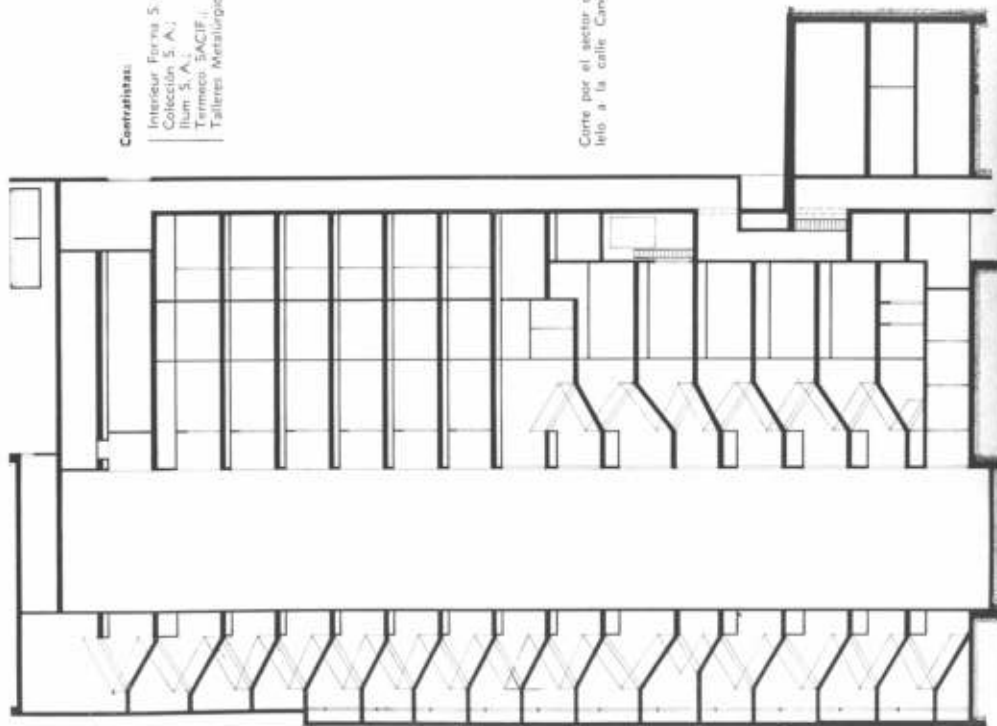
Además de las instalaciones antes mencionadas se previeron,

entre otros, servicios de fax y mesa de cambios, música ambiental y señales luminosas, a efectos de dotar, tanto al Banco como a las plantas de renta, de todas las facilidades que la actividad bancaria requiere.

El edificio cuenta con una instalación telefónica de 300 líneas.

Para la extracción de acondicionamiento de aire, el edificio ha sido dividido, en función de su uso, en tres secciones. La primera sección, que comprende la planta de renta, la planta de renta y la planta de renta, se divide en tres secciones. La segunda sección, que comprende la planta de renta, la planta de renta y la planta de renta, se divide en tres secciones. La tercera sección, que comprende la planta de renta, la planta de renta y la planta de renta, se divide en tres secciones.

Las secciones que integran la central térmica del piso 119, tienen una capacidad de 100.000 calorías hora cada una, para la generación de agua caliente y calefacción. Las secciones que integran la central térmica del piso 119, tienen una capacidad de 100.000 calorías hora cada una, para la generación de agua caliente y calefacción. Las secciones que integran la central térmica del piso 119, tienen una capacidad de 100.000 calorías hora cada una, para la generación de agua caliente y calefacción.



Contratistas:

Interieur Forma S. A.

Colección S. A.

Ilum. S. A.

Talleres Metalúrgicos Campi SAICI.

Corre por el sector de circulaciones, paralelo a la calle Cangallo. Escala 1:300



19. En el décimo piso se ubicaron los comedores, cocina y dependencias anexas. Planta del 10º piso (abajo): 1, comedor de empleados; 2, comedor para directivos; 3, cocina; 4, terraza. Escala 1 : 300.

19

(Viene de la pág. 12)

la mitad de la cual está destinada a banco. Precisamente, la dualidad de funciones ya señaladas hizo que los accesos también tuvieran que responder a dos funciones. Hay velozes escaleras mecánicas que llevan al primer piso, donde está el principal salón de operaciones bancarias, mientras que el otro sector de la planta baja contiene un hall con ascensores y escaleras que atienden a los usuarios de las oficinas superiores.

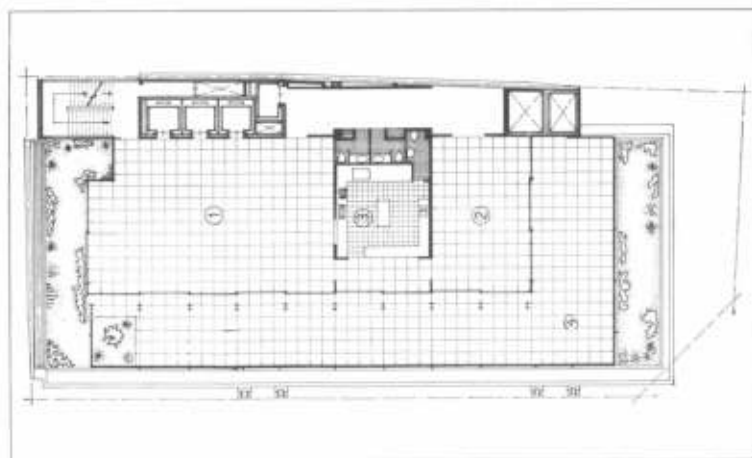
Al ubicar el salón de operaciones en primer piso se lo liberó del espacio que generalmente ocupan la recepción y mostradores de informes en la habitual disposición de planta baja. Al mismo tiempo, el gran salón de doble altura de ese primer piso fue provisto de un estrepto parcialmente suspendido del techo que forma un balcón sobre la zona de operaciones bancarias.

Al localizarse los servicios y circulaciones sobre la medianera paralela a Cangallo y concentrarse la estructura portante entre esa medianera y solamente dos pares de columnas sobre esa misma calle, las diversas plantas resultan desprovistas de columnas interiores y con una gran iluminación perimetral, posibilitando cualquier tipo de subdivisiones.

La separación visual externa de los locales de banco y el volumen superior de oficinas se concreta a la altura de la planta del segundo piso destinado a directores, cuyo cerramiento refrendado permitió instalar terrazas y jardines a los cuales asoman esos despachos.

La distribución general del edificio determina que en su tercer subsuelo se coloque la maquinaria para aire acondicionado y bombeo, el mecanismo elevador de automóviles, los medidores y depósitos de mantranza. En el segundo subsuelo se halla el garaje de automóviles con locales anexos. En el primer subsuelo están el tesoro, las cajas de seguridad, la descarga del camión blindado y locales anexos. En la planta baja se dispusieron el hall de entrada al banco, el hall de entrada a las oficinas, los accesos a circulaciones verticales, la oficina de control de automóviles y el acceso al elevador de automóviles.

El primer piso, entrepiso y segundo piso alojan a la zona de operaciones bancarias y oficinas administrativas, completándose el segundo piso con los despachos de gerentes, salón de conferencias y terrazas. Desde el tercero al noveno piso se encuentra el sector de oficinas para alquiler, en tanto que en el décimo funcionan los comedores para empleados y directivos, cocina y anexos. En el undécimo piso están la sala de máquinas para aire acondicionado y en el piso duodécimo el tanque de agua, la torre de enfriamiento y la sala de máquinas para ascensores. ●



Estructura resistente del Bank of America

Proyecto, cálculo y supervisión técnica de la estructura resistente:
Ingenieros Consultores Fernández Lang y Reggini.

El esquema estructural surgió de la necesidad de salvar grandes luces con una altura mínima, ya que estaba fija la altura máxima del edificio y era necesario utilizar el máximo número de plantas posible. Estas, por sus destinos (banco y oficinas), debían ser "libres" por lo que se tratarían de espacios libres de columnas y no imponer de esa manera limitaciones de funcionamiento.

Planta tipo (piso 5/2º p. a 5/8º p.).

Para materializar el esquema arriba detallado era necesario tener los puntos de apoyo que servirían para llevar las cargas a la fundación. Los ejes de las columnas que quedan a la vista en todo lo alto y una traza de columnas que quedan en la planta tipo sobre la línea de la calle Cangallo.

La zona de apoyo que estaba materializada por el frentón de concreto armado y el tabique de concreto armado y al ser necesario de conductos de aire acondicionado de ventilación vertical formando en conjunto un tabique continuo paralelo a la línea de apoyo sobre la línea de la calle Cangallo. Este bloque quedaba separado de la medianera por la zona de columnas que quedaban los locales antes mencionados. Sobre esta medianera hay una distribución de columnas que descargará finalmente sobre una base independiente de la zona de apoyo.

Entre las líneas de apoyo se dispuso un tabique de concreto armado de espesor mínimo. De todas las analizadas surgió como la más conveniente una que salía los 14 m de luz libre con 0,60 m de espesor y estaba materializada por una caja de rigidez tal que satisfacía las condiciones de flexibilidad y rigidez de la estructura. La estructura (trabaja) permitía además que se pudiera atravesar transversalmente las vigas con agujeros pesantes que le permitirían llevar la carga de las columnas que descargaban en la zona de apoyo. La rigidez del sistema.

Las vigas "salón" descargan sobre el tabique que constituye un apoyo continuo y sobre una viga de fachada sobre calle Cangallo que

por razones arquitectónicas también debía tener el mismo espesor que el entresijo (0,60 m).

De la distribución de puntos de apoyo resultó por condiciones arquitectónicas que el entresijo debía tener una longitud de 6 m de la zona de la calle. Esta viga tiene forma de "patá" tanto en los tramos como en los apoyos.

Garaje y Bancos (piso 5/P.B., 5/E.P., 5/1er. p. y 5/5.1.).

En la zona que se destina a Banco y Garaje si bien se salvaron luces de la misma magnitud, la estructura es distinta ya que las necesidades de aire acondicionado (conductos de aire acondicionado) son las que hacen que el espesor de los entresijos sea considerablemente mayor que el de la zona de la calle Cangallo. También lo son los apoyos que atraviesan normalmente a las vigas. Además el esquema de cargas es también esencialmente distinto ya que en uno de los niveles, se debe soportar la carga del tesoro del Banco. En la zona de apoyo al edificio se le proyectó un entresijo coqueado de un cableado mediante tensores de hierro anclados, recubiertos por un cable de acero inoxidable. Los tensores constituyen una línea de apoyo que soporta el entresijo. El cableado de acero inoxidable sirve como estructura de anclaje de la primera planta de oficinas, esta atravesada por conductos de aire acondicionado.

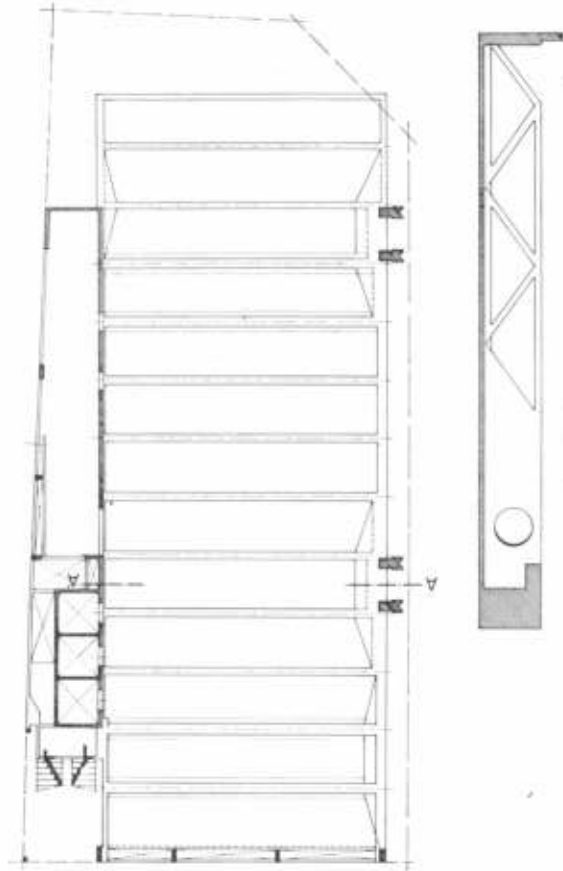
Comedor y sala de máquinas (piso 5/10º y 5/11).

En la zona de comedor, tanto de entresijos como de generación de calor, la estructura es distinta ya que se debe tener la modulación necesaria para la planta tipo, se retira de la Línea Municipal de la calle Cangallo. La estructura de los distintos entresijos es de hormigón para las columnas y de concreto armado para los entresijos y atravesada por una estructura de transición.

Estructura de transición (5/9º piso)

La estructura de transición debía cumplir con una serie de requisitos que enumeramos a continuación: Además de la carga reparada, recibir una carga concentrada de gran importancia a través de los entresijos de la zona de la calle Cangallo. Además de la carga de gran tamaño para pasaje de conductos de aire acondicionado. Tener la mínima altura en los apoyos para permitir la fácil distribución de conductos. La estructura de transición debía cumplir con los requisitos de rigidez y luego de un análisis de varios tipos estructurales surgió como satisfactorio el "reticulado de hormigón", que cumple ampliamente con todas las imposiciones enumeradas anteriormente.

PLANTA Y DETALLE EN CORTE DE LA
ESTRUCTURA DE TRANSICIÓN (5/9º p.)
QUE SE SEÑALA EN EL TEXTO SUPERIOR



Corte A-A

Proyectar Janitrol es firmar la obra.

Cuando mi prestigio profesional está en juego y mi cliente quiere lo mejor, la calefacción y refrigeración de una obra es JANITROL. JANITROL es calefacción y refrigeración por aire acondicionado. Es central e individual, mantiene la temperatura constante, se autorregula, llega a todos los ambientes,

entra en régimen en 5 minutos, no necesita service, es económico porque funciona a gas.

Hay otros sistemas de calefacción y refrigeración. Pero sólo JANITROL brinda la seguridad de lo que está bien hecho. JANITROL, confiable para el que conoce y para quien confía en el que conoce.



janitrol argentina s.a.

Pueyrredón 2460 - Buenos Aires
Tel. 85-6119/6047

eduardo díaz publicidad



La idea de ejecutar un edificio que respondiese a las necesidades de restaurant y confitería para atención tanto de viajeros como de personas de la ciudad de Buenos Aires que contasen con automóvil para su rápido y cómodo traslado, fue origen de la realización de "La Calesita II". Si bien había un riesgo en implantar un negocio de este tipo en un sitio que aún no había definido sus características propias, era signo alentador de futuro éxito el hecho de ofrecer un restaurant con atractivos diferentes del común. Así se posibilitaría tener amplias vistas —propias de un lugar abierto—, contar con la atracción de la ruta; comer bajo la protección de un túnel, y gozar del relajamiento renovador de un partido de golf en miniatura luego del almuerzo.

De todas maneras, la falta de una experiencia previa de rendimiento económico de la zona y la inminencia de la proximidad de la temporada de verano, fueron determinantes de una construcción económica a ejecutarse con carácter de urgencia.

El programa de necesidades del proyecto —que conjuntamente con la dirección fueron encomendados a los arquitectos Andrés Morán y Ricardo Conde— preveía un salón destinado a comedor,

con posibilidades de ser ampliado por probable incremento de público, y locales de servicio.

Para tal fin, y luego de un exhaustivo intercambio de ideas entre propietarios y arquitectos, fue adquirido un stand de exposición utilizado por la firma Mercedes Benz en la Exposición Industrial de 1966, en la Sociedad Rural de Palermo. La decisión de la compra se basó en la adaptabilidad del stand para las necesidades requeridas, la conveniencia de su costo y su condición de producto elaborado, que contribuía de esta manera a la reducción del tiempo de obra.

Luego de finalizada una exposición, los stands son generalmente desmontados para ser vendidos según el valor de los materiales constitutivos, a precios que, a veces, no alcanzan a cubrir la inversión realizada; estas ventas a precios bajos se deben, en parte, a la celeridad exigida en el desmontaje y traslado de los mismos, no permitiendo una tranquila comercialización. Otras veces, éstos se guardan para una próxima exposición. Por último, aunque menos frecuentemente, los stands se venden para una utilización que difiere sustancialmente de la original (siendo éste el caso planteado para este proyecto).

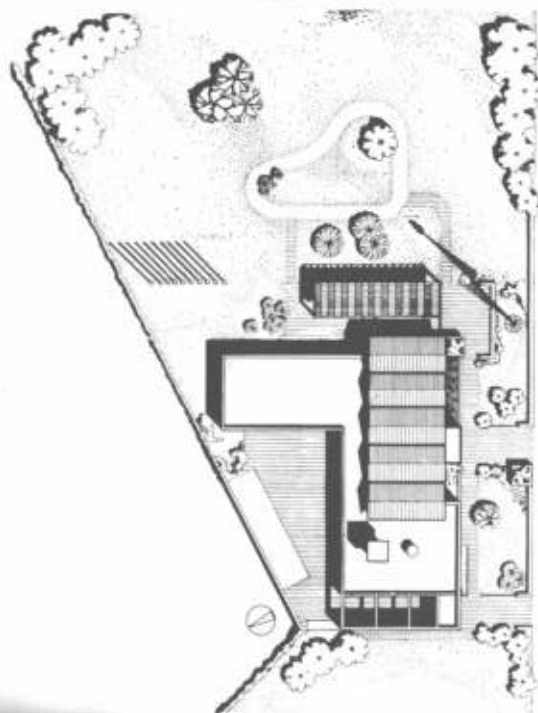
Restaurant-confitería "La Calesita II"

Proyecto y dirección: arquitectos
Andrés Morán y Ricardo Conde;
Comitente: Nagonay S.C.A.;
Ubicación: Km. 16 de la Ruta
Panamericana; Don Torcuato,
Buenos Aires;
Superficie cubierta:
360 metros cuadrados;
Superficie del terreno: 1.984 metros
cuadrados;
Fecha de terminación: enero 1967.





BIBLIOTECA



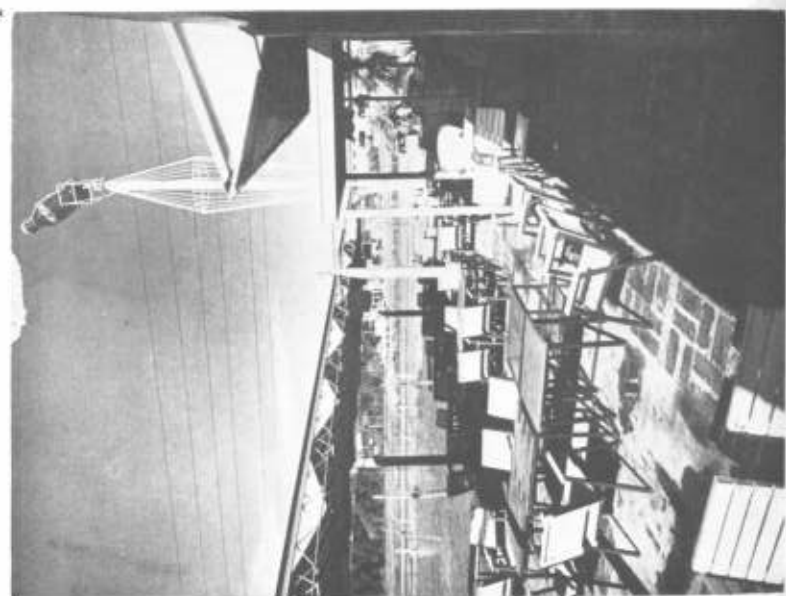
Planta general del restaurante, que está rodeado por un arbolado. Escala 1:500. 1. Vista parcial del frente del local, apreciándose los prismas de sección romboidal del techo. 2. Vista de la terraza lateral para comer al aire libre, con su toldo.

2

El stand estaba constituido por una estructura de caños de acero de 15 centímetros de diámetro, modulados según una trama ortogonal de 3,00 por 3,50 metros. El techo estaba formado por cinco prismas de sección romboidal —con frentes cerrados con chapa lisa, cubierta en chapa de aluminio corrugada y cielorraso de placas de madera aglomerada— unidos por sus aristas, con apariencia de plegado, tanto del lado externo como del interno; el adecuado desagüe se hacía por libre escorrente a través de canaletas ubicadas en las limahoyas. Tableros de madera de pino machimbrado componían el solado. Herramienta común y vitrea determinaban los cerramientos laterales.

Cuando el stand debió ser trasladado, fue totalmente desarmado, numeradas todas sus piezas, conducido en camiones hacia su nuevo destino para proceder —luego de ciertas adaptaciones— a su armado definitivo. Las modificaciones consistieron, principalmente, en la eliminación de las columnas centrales, el cambio del cielorraso por tablas machimbradas de cedro, el completamiento de paños de piso y carpintería de cerramiento.

El stand, ubicado frente a la calle paralela de acceso a la ruta, fue destinado a cubrir el salón del comedor. Los proyectistas decidieron destacar su cubierta, de forma singular, mediante su separación del resto de la construcción, lo que determinó, por otra parte, un espacio interno jerarquizado por la mayor altura obtenida.



2



En la actualidad el salón ha sido ampliado, según se previó en el proyecto original, debido al incremento de público; de este modo, su planta rectangular primitiva ahora tiene la forma de una "L" rodeada por el sector servicios. Los dos sectores mencionados presentan ingresos definidos: la entrada de público es central respecto al salón; la de servicio es lateral.

El salón agregado, de techo plano, separado virtualmente del primero por un hogar y un desnivel de 60 centímetros, tiene un carácter reservado; esta intimidad se mantiene igualmente respecto al exterior, ya que su acotado con cota -0.60 lo desvincula del entorno inmediato.

El sector servicios está compuesto por: bar, cocina y perilla con despacho, gamba, servicios sanitarios para público y personal, oficina y depósito —en la zona posterior del predio, integrado con el área destinada al patio de servicio. Todo este sector fue resuelto con mampostería portante terminada a la bolsa, sostén de la cubierta de cerámica armada que, del mismo modo que las vigas de hormigón, se dejó a la vista. El solado de toda esta zona, con la excepción del piso de baldosas vitrificadas de los baños, fue ejecutado en cemento rodillado.

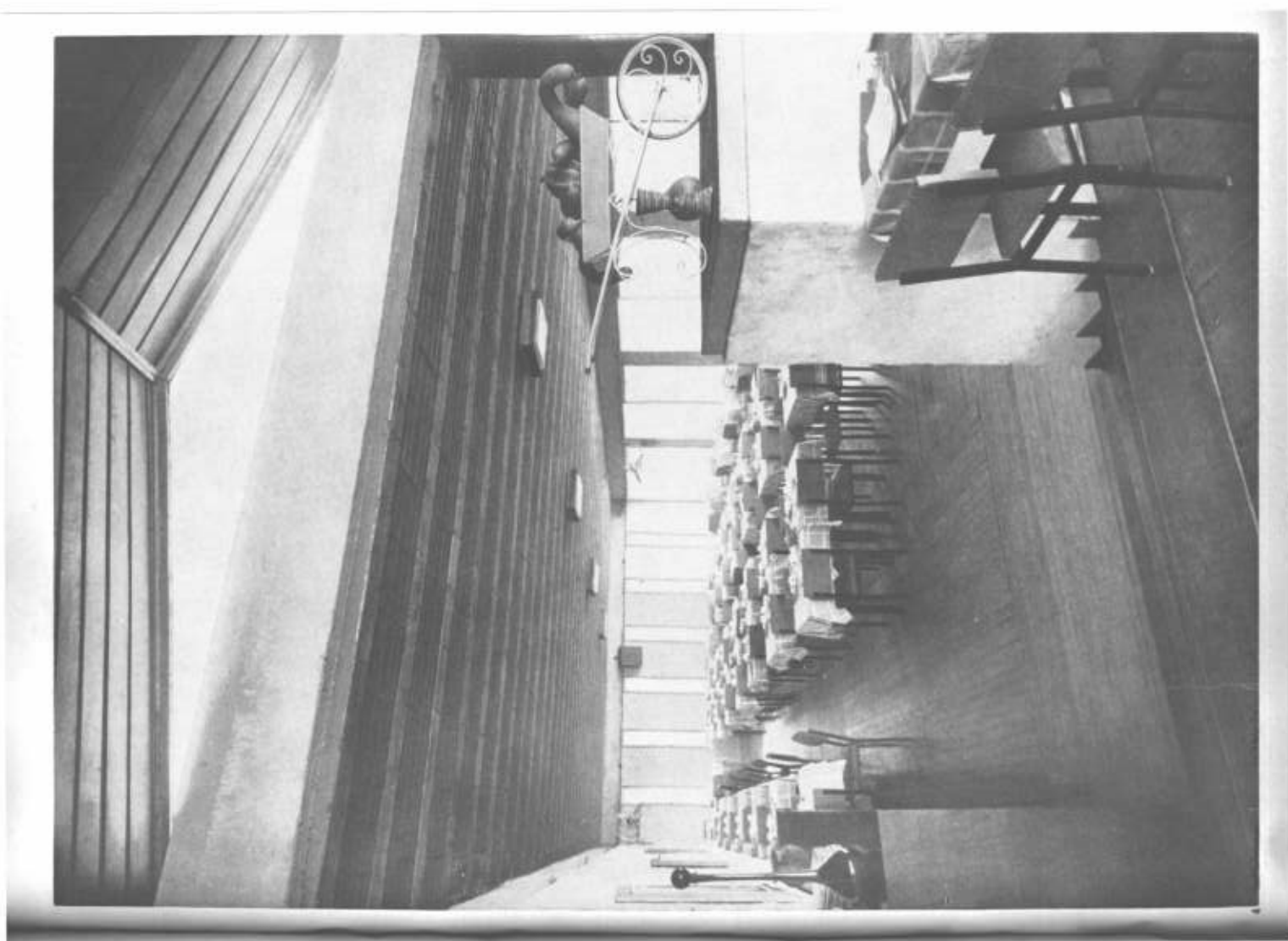
En cuanto a las zonas exteriores, éstas han sido debidamente tratadas, de manera tal de constituir un complemento eficaz de las exigencias propuestas. Hacia el este, se ubicó una terraza para comer al aire libre, con acceso lateral desde el salón; tiene plano de sombra dado por un toldo que apoya en una estructura de igual módulo y de características similares a las del salón conformado por el stand. En un sector noroeste, sobre un terreno adquirido posteriormente, se instaló un golf en miniatura.

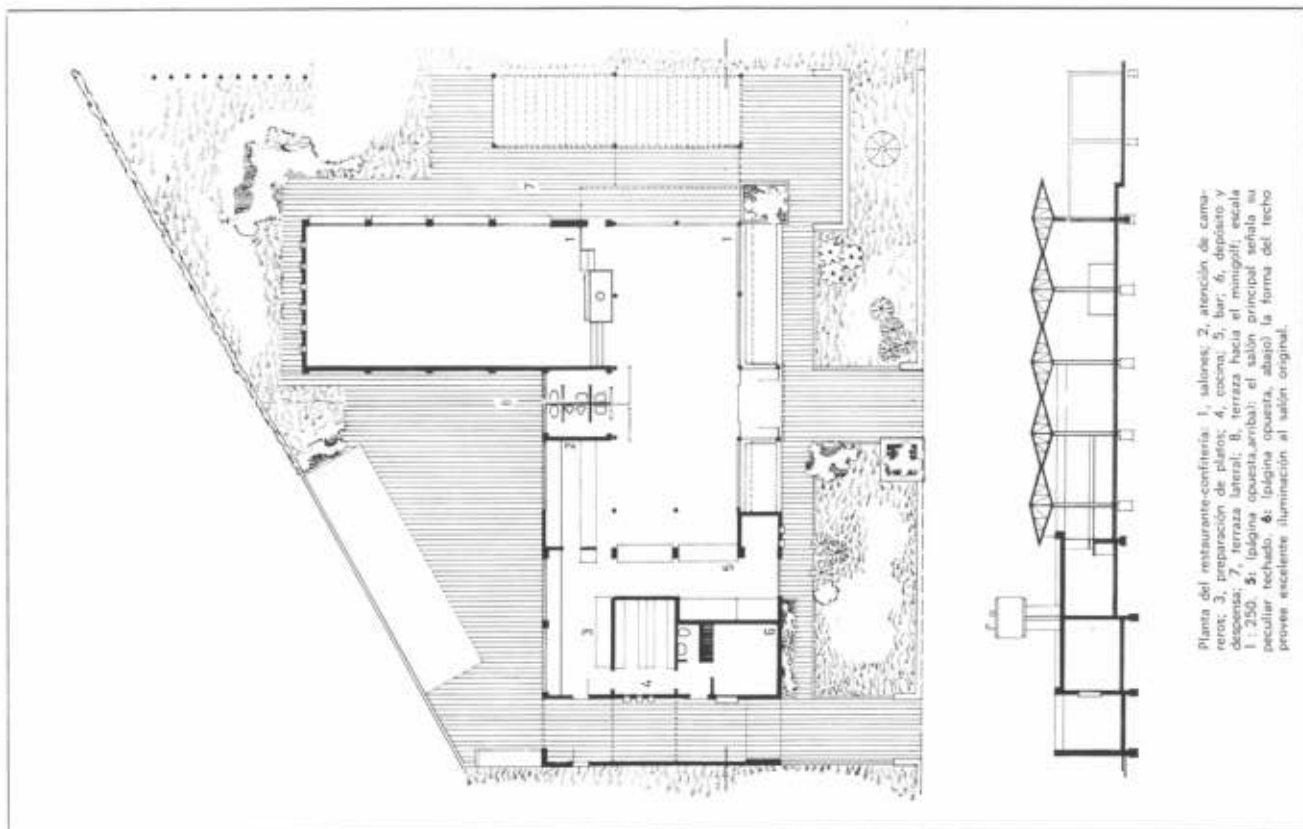
Los solados exteriores constituidos por paños de ladrillos de media máquina con juntas de canto rodado lavado, se articulan entre zonas verdes con cantoneras. Por otro lado, éstos determinan claras circulaciones, como el ingreso de público al salón, flanqueado por un macetero y un estanque.

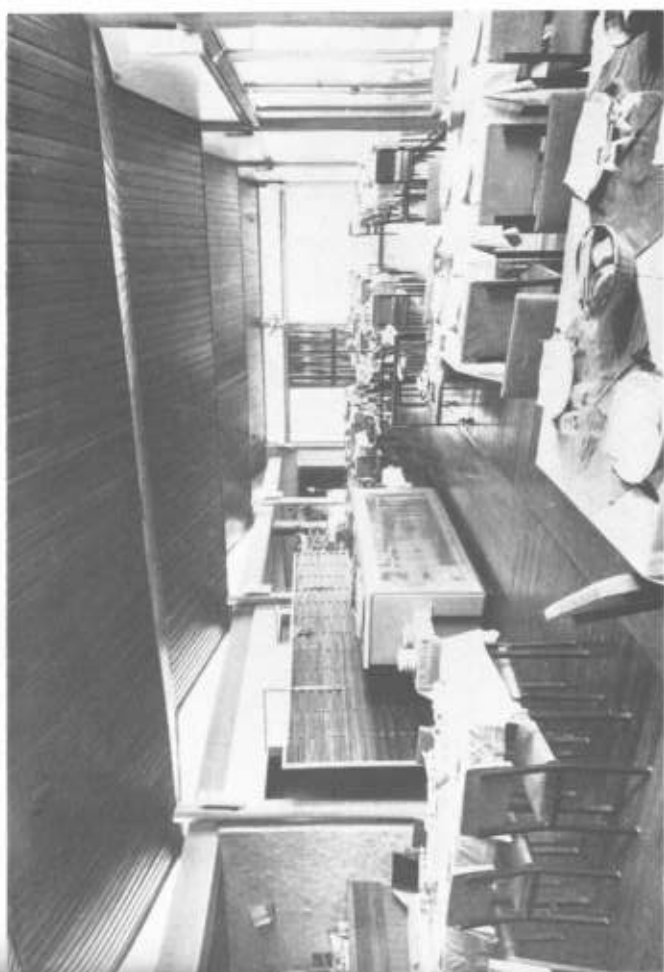
El exterior se completa con mástiles y una torre de estructura metálica —en forma de dos semicírculos alternados unidos por sus bases— que, habiendo sido obtenidos oportunamente en la exposición ya que formaban parte del stand, facilitan la identificación a distancia del restaurant, imprimiéndole, además, un sello característico.

Esteban V. Laruccia

3: La entrada al salón reservado, que se agregó al recinto primitivo y está a un nivel de 60 centímetros más bajo, está marcada por el hogar de una chimenea.
4: aspecto general del salón anexo, que tiene techo plano y plena visibilidad al parque exterior.





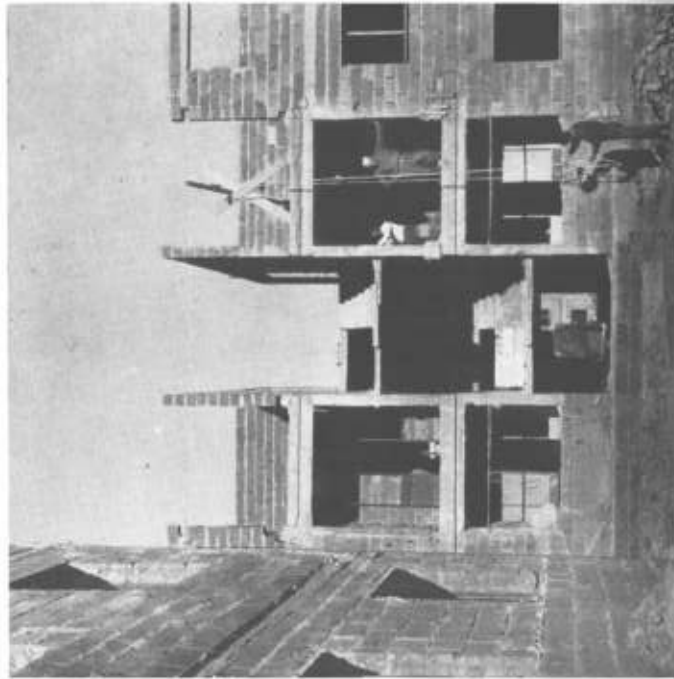


Barrio en Isidro Casanova —Proyectos 1, 2 y 3—

Proyecto y dirección de obra:
Arq. Francisco José García Vázquez
Arq. T. M. de Ronnick Brenner e
Ing. Molán Ronnick Brenner.
Ubicación:
Avda. Provincias Unidas 5700
(Ruta 3), Isidro Casanova, Bs. As.



El dibujo señala la ubicación de este barrio y el de Ciudad Belgrano, que se muestra en página siguiente. 1: la obra encuentra en avanzado período de construcción.



Con un total de 972 viviendas, contará el barrio que se construye a la altura del 5.700 de la ruta nacional N° 3, en Isidro Casanova, integrado por los proyectos N° 1, 2 y 3 para el programa de alojamiento definitivo del plan de erradicación de villas de emergencia. El proyecto y su dirección técnica corresponden al arquitecto Francisco José García Vázquez, la arquitecta Ana T. M. de Ronnick Brenner e ingeniero Molán Ronnick Brenner.

Los proyectos realizan un detenido estudio del medio socio-económico, sus tensiones urbanas, usos predominantes de la tierra, equipamiento vehicular y escolar, basándose en parte en estudios realizados por el equipo de planeamiento urbano y rural que dirige la arquitecta Jorjino de Aguiar y el cual está abocado a la formulación de un plan regulador para el partido de La Matanza.

Para rediseñar este conjunto urbano —que anteriormente fuera definido con una planta general urbanística dada por la Secretaría de Estado de Vivienda— se han tenido en cuenta varias premisas que fueron determinantes de la selección propuesta.

Así, se consideró fundamental que los Proyectos 2 y 3 —672 viviendas— tuvieran un espíritu similar al Proyecto N° 1, lindero a aquellos, ya que en la realidad una vez finalizadas las obras, las 972 viviendas conformarían un solo conjunto, con necesidad de resolver solidariamente los distintos problemas que se generan: viales, peatonales, plásticos, de abastecimiento, etc. También se consideró la necesidad de integrar en un futuro a los edificios vecinos que responderán al Plan de Acción Directa del Banco Hipotecario Nacional, teniendo en cuenta para ello que deberá contar forzosamente con una fluida interrelación.

Otra preocupación fue la de colocar todos los monobloques integrantes del conjunto urbano respondiendo al criterio de disponer las fachadas principales —aquellas donde se encuentran los accesos del edificio— mirando hacia los espacios destinados a jugar los juegos infantiles, los lugares de conversación y reposo, los mejores sectores forestados, en suma, los terrenos destinados exclusivamente para el peatón, dirigiendo, en cambio, los contrafrentes hacia las penetraciones vehiculares, los estacionamientos o la vía pública, de modo que todos los servicios, recolección de residuos, ubicación de medidores de luz y gas, etc.) puedan realizarse cómodamente.

Se tuvo muy en cuenta que, dada la significativa escala de toda la composición, era necesario permitirle al automóvil su cómodo recorrido, proporcionándose para ello un anillo de circulación en el corazón del conjunto, canaliza e interliga las distintas áreas que integran el sistema circulatorio. Es dentro de ese ring que tiene límites comunes con todos los proyectos, incluso con el futuro de Acción Directa, que se ha previsto la localización de la escuela primaria y del futuro centro comercial, complementándose el sector con instalaciones deportivas para jóvenes, de modo de conseguir un verdadero y vital núcleo central, donde se den activas funciones urbanas, facilitadores de posibles relaciones sociales. Al encontrarse este "ring" completamente fuera de la red vial urbana, su función será la de recoger los pequeños caudales que afluyan expresamente hacia él no contando con el llamado "tránsito de paso" por lo cual su densidad vehicular será muy débil y no producirá inconveniente al-

Planta general del barrio: 1, estación-
mientos; 2, futura escuela; 3, futuro cen-
tro comercial; se aprecian los dos macro-
espacios para esparcimiento; escala 1:2000.



Fuente: Juan Soto

Planta tipo de un sector
de viviendas de tres dor-
mitorios: 1, pasillo; 2,
hall; 3, cocina; 4, lava-
dero; 5, living; 6, pasillo
con placares; 7, dormi-
torio; 8, baños; 9, balco-
n. Escala 1:250.



PLANTA TIPO



PLANTA BAJA

La perspectiva (abajo) muestra uno de los futuros sectores comerciales, sobre uno de los espacios abiertos.



punto a los colegiales y compradores que, respectivamente, concurren a la escuela o al centro comercial.

Todos los monobloques están rodeados de generosos espacios verdes con lo que las condiciones de salubridad están garantizadas, máxime teniendo en cuenta su óptima posición en relación a su asoleamiento. Considerando la singular importancia que tiene la escuela, se ha querido ratificar su rol protagónico, razón por la cual, frente a ella se ha previsto una espaciosa plaza que servirá de positiva área de distorsión.

Si bien se ha dicho que dentro del "ring" se ha previsto la localización del centro comercial, conviene aclarar que dada la magnitud de la composición y en consideración a los recorridos peatonales, más aconsejables, se han programado pequeños centros de abastecimiento diario, ubicados sobre sendas "plazas secas", que articulan dos sectores del conjunto, de modo que no haya monobloque alguno que se encuentre fuera de la escala peatonal, en relación a los escalones primarios de abastecimiento.

Las viviendas se previeron de caracte-

terísticas netamente urbanas, pues aun- que sus ocupantes provienen de villas de emergencia, su paso por viviendas transitorias durante un año les significa una adecuada transición. Así se evita el imponer viviendas "diferentes", que importen una consecuente segregación social.

Se dio especial interés a obtener la menor superficie de uso común, por lo que los patios dan a cuatro unidades por piso y en los descansos de las escaleras se disponen toallas para des- perdidos. Los baños se colocan en los extremos de la vivienda para formar "baterías húmedas" de cuatro baños en conjunto con los de las distintas unidades. Las cocinas se vinculan a través de lavaderos-tempereros individuales y por la verticalidad de las bajadas para gas y agua, contando con plantas cuadradas que facilitan el desplazamiento de mesadas y artefactos de cocina.

COMPOSICIÓN URBANÍSTICA

Aprovechando la orientación del terreno (cruzado por el eje N.S. a 45°) y

con miras a un asoleamiento equilibrado, se optó por disponer los bloques en forma ortogonal entre sí, de modo que todos queden a medio rumbo. Con dicha solución, además de obtenerse las más satisfactorias condiciones generales de asoleamiento, se posibilita la composición de los espacios exteriores con mayor riqueza de posibilidades.

Se descartó la posibilidad de prever vivienda individual en atención al desaprovechamiento del terreno y al encajamiento de la infraestructura característica de ese tipo de vivienda. Por otra parte también se estimó que hay que desalentar la aparición de conjuntos con esa tipología de unidades, dentro del área metropolitana.

Definidas y evaluadas todas las alternativas determinantes, se consideró de interés lograr un diseño que fuera a manera de una unidad celular que pudiera repetirse sobre el resto de la ciudad, ya que, como lo manifiesta la Secretaría de Vivienda en el Cuaderno I de las Bases del concurso, el área a desarrollar es parte de una fracción



Las dos fotografías permiten apreciar el estado de la construcción. En la página opuesta (abajo) se muestra uno de los macroespacios, pensados para esparcimiento y reuniones al aire libre. Para la composición urbanística se dispusieron los monobloques en forma ortogonal, en lugar de adoptar el partido "en peine", pues se tuvo en cuenta que la orientación según el eje helioharmónico no se adapta plenamente a las características locales.



mayor de 31.4 Ha. y deberá funcionar como un sector interdependiente con relación a los futuros desarrollos programados.

Así, este diseño ofrece una composición que se nuclea alrededor del pequeño Centro Asistencial configurando una unidad que, a determinada escala, es autosuficiente. La surestada de unidades similares a la presente —que nuclea una población de 1,256 personas— podría hacerse alrededor de un núcleo de equipamiento y servicios que sería programado en función de la capacidad de las unidades. Por ejemplo, si se agregan tres células más, se tendría una población de 3,768 personas (1,256 x 3); escalón urbanístico considerado como una "unidad vecinal", que es aquella estimada como la más económica para justificar la presencia de una escuela primaria y sus dos grados socio-educacionales inferiores; guardería y jardín de infantes.

Se procuró que la mayor actividad del conjunto se desarrollara alrededor de dos generosos macroespacios donde se abren los accesos de los distintos mono-

bloques, a los que se accede desde diversos puntos, pero preferentemente a través de dos accesos jerarquizados en su tratamiento paisajístico. Uno correponde al más cercano a la esquina de la avenida Provincias Unidas y Pedro León Gallo, y el otro a la conexión con la futura ampliación propuesta por la Secretaría de Vivienda.

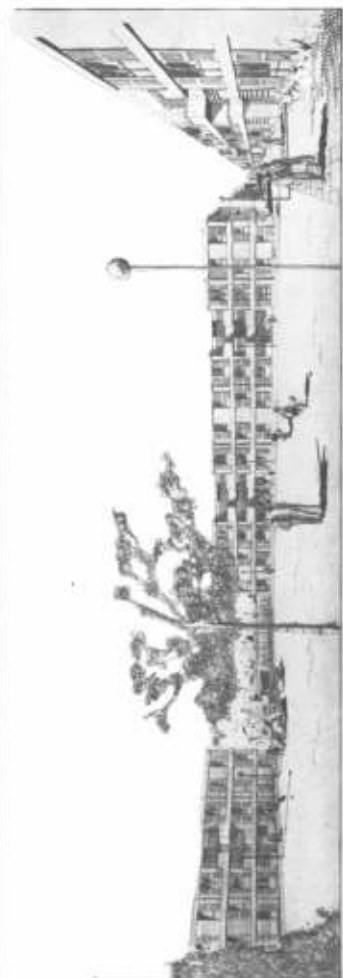
No obstante la jerarquización mencionada, se dejó constancia que se dio al conjunto una gran fluidez en sus interacciones entre sus relaciones internas con el exterior, en la seguridad que un diseño vinculado rigurosamente es, lógicamente, rescatan usuarios que, básicamente, rescatan desplazarse de acuerdo a sus propias motivaciones y necesidades y no a las impuestas por el proyectista.

Esos macro-espacios antes mencionados —del orden de los 60 x 70 m— integran todos los sectores del terreno que en otro diseño se hubiesen desgajado entre los monobloques, facilitando por otra parte al usuario distintas actividades: juegos infantiles, descanso, etc.

En cambio, los otros dos espacios res-

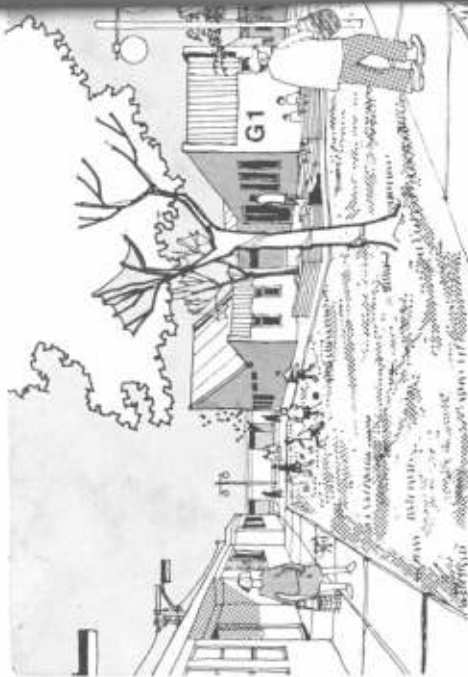
tantes se abren hacia la parte posterior de los edificios, desarrollándose en ellos una calle de circulación vehicular interior que se considera como circunvalatoria de los estacionamientos previstos en estos mismos espacios. También, hacia ellos dan todos los elementos de servicio de la vivienda: eliminación de residuos, medidores de gas y recidivos de luz y, desde los estacionamientos en ellos previstos, se puede abastecer al vecino el pequeño sector comercial. Asimismo, en estos espacios se emplazaron los distintos elementos que poblarán el adecuado funcionamiento del conjunto: torres-tanque, instalaciones sanitarias y casilla reguladora de gas.

La densidad que se le ha dado al Conjunto es de aproximadamente 95 viviendas por hectárea. Ya que para la construcción de las 300 viviendas y el equipamiento se han destinado 3.2 Ha. Esta densidad —que traducida en habitantes por Ha. sería del orden de los 452— se considera óptima para un conjunto residencial de planta baja y dos pisos insertado en el área metropolitana bonaerense. ●



Barrio en Ciudad Belgrano —Programa MCBA-BID—

Proyecto y dirección de obra:
Comisión Municipal de la Vivienda
de la Ciudad de Buenos Aires;
Div. Estudios y Proyectos (pfr); arq.
Heriberto J. Allende;
Ubicación: Avda. Covarr, entre
Rama IV y Cristianiz; La Matanza; Bn. As.



Con la construcción en Ciudad General Belgrano —partido de La Matanza, Buenos Aires— de 3.024 viviendas, con locales comerciales, escuelas y otras facilidades comunitarias, la Comisión Municipal de la Vivienda de Buenos Aires encará la erradicación de cuatro villas de emergencia del parque Almirante Brown, de esta capital.

Esta obra integra el primer programa MCBA-BID, que destina el 50 % de esas viviendas a familias provenientes de aquellas villas y el otro 50 % a familias de similares posibilidades económicas pero que provienen de otros sitios de la ciudad y tienen diferente

posición anímica y social capaz de asegurar una edificación adecuada para el éxito del programa de erradicación.

La proporción de los tipos de viviendas responde a la distribución real porcentual de las familias radicadas en el Área Metropolitana y a la correspondiente a las familias erradicadas: un 39 % de viviendas tiene dos dormitorios; un 51 % dispone de tres dormitorios y el 10 % de cuatro dormitorios. Se han desarrollado las viviendas en una sola planta y agrupadas en tiras, utilizándose bloques huecos de hormigón terminados con revoco salpicado exteriormente, pisos de hormigón con baldosas plásticas

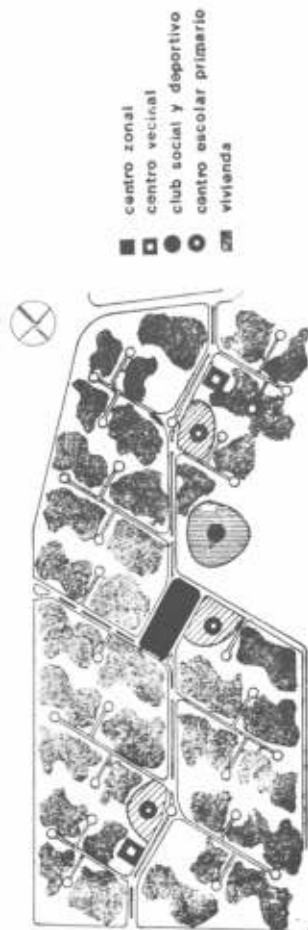
para el interior y techado de losa plana cubierta con asfálticos y aislación de fibreglas. El diseño ha previsto el agrupamiento de cocina y baño, de modo de obtener una unidad sanitaria compacta. Esta disposición determina que la distribución interior no sea la ideal, pero esto se compensa con la resultante economía de construcción y mantenimiento.

El equipamiento del conjunto se satisface con un centro zonal y dos centros vecinales que sirven para comercios, sala comunitaria de reuniones, iglesia, centro comunitario para servicios generales, guardería y actividades comunitarias; cen-



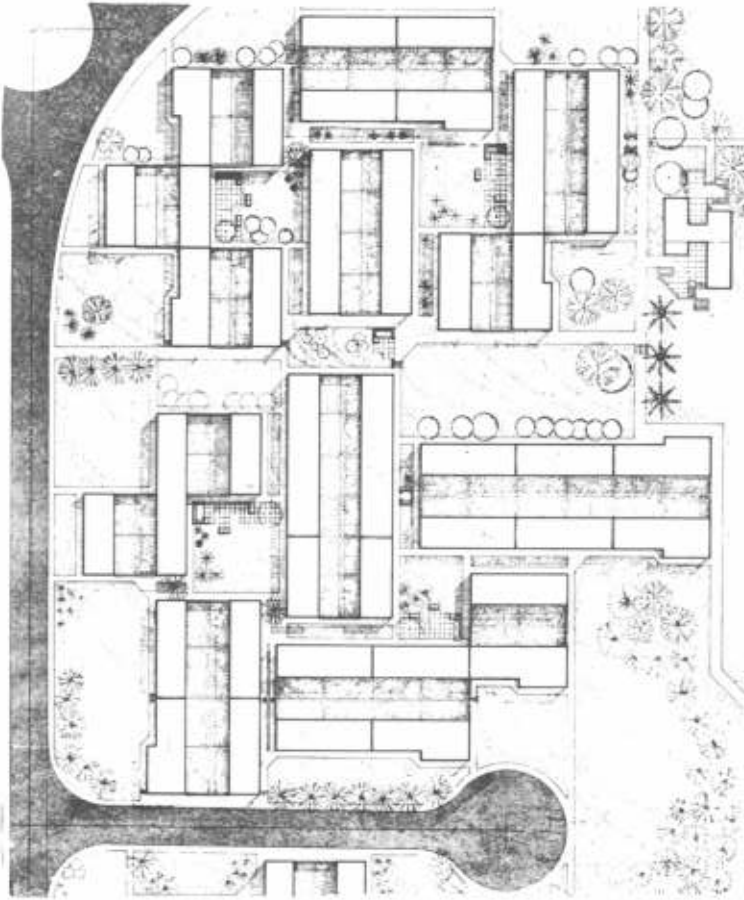


1. Imagen espacial aspecto de una de las "firas" de viviendas de una vivienda. 2. Fachada de una vivienda, en la que se aprecia la ventana de cocina, a la izquierda; la puerta de acceso al living (centro) y la ventana de uno de los dormitorios, a la derecha.



Planta general del barrio de 3.024 viviendas (abajo), con su zonificación (arriba). La avenida Crovara es la que corre horizontalmente, en el borde superior del dibujo.





Planta de uno de los sectores del barrio
"terribal", notándose la distribución de las
"casas" de viviendas de dos, tres y cuatro
dormitorios, con sus calles, sendas peatonales
y sectores abiertos para esparcimiento.
Planta tipo (abajo) de casas de dos
dormitorios. Planta tipo (abajo) de casas
de dos dormitorios, izquierda, y tres/cuatro
dormitorios, a la derecha. Escala 1 : 250.



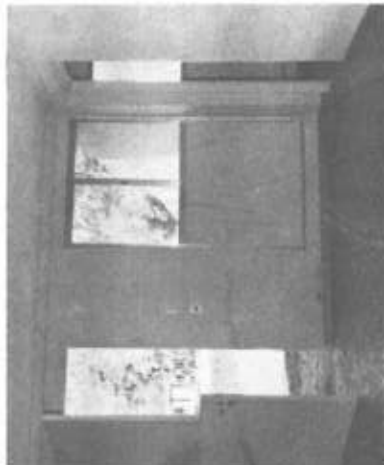
tro materno-infantil y sala de primeros auxilios; club social y deportivo; y servicios públicos (estafeta postal, oficina de teléfonos, Registro Civil, deslucamiento policial, bomberos y sucursal bancaria).

Del total de la superficie de 107 hectáreas se ocuparán para edificios 190.368 m², previendo de esta cifra para vivienda un 59,58 %, para la infraestructura, 27,89 %, y superestructura, 9,38 % (pavimentación de avenida Crovara, Cristalina y Rama IV, calles secundarias e interiores, desagües cloacales y pluviales, redes de gas, electricidad y provisión de agua, y parquización); para terreno libre un 2,55 %; y para movimiento de tierra un 0,60 %.

La habitación estimada está fijada para febrero de 1971, con entregas parciales durante el transcurso de los trabajos. La venta de las unidades se realiza con financiación de 15, 20 y 25 años. ●

3. Desde el living hacia afuera la foto deja ver su puerta de doble abertura y la ventana con su sistema de persiana deslizable. 4: Antes de colocar el panel de terramiento en las cocinas adyacentes, se distingue su pileta con las cañerías de agua fría y caliente. 5: el barrio sonvacha en parte un abollado existente, lo que contribuye a mejorar el aspecto general.

5

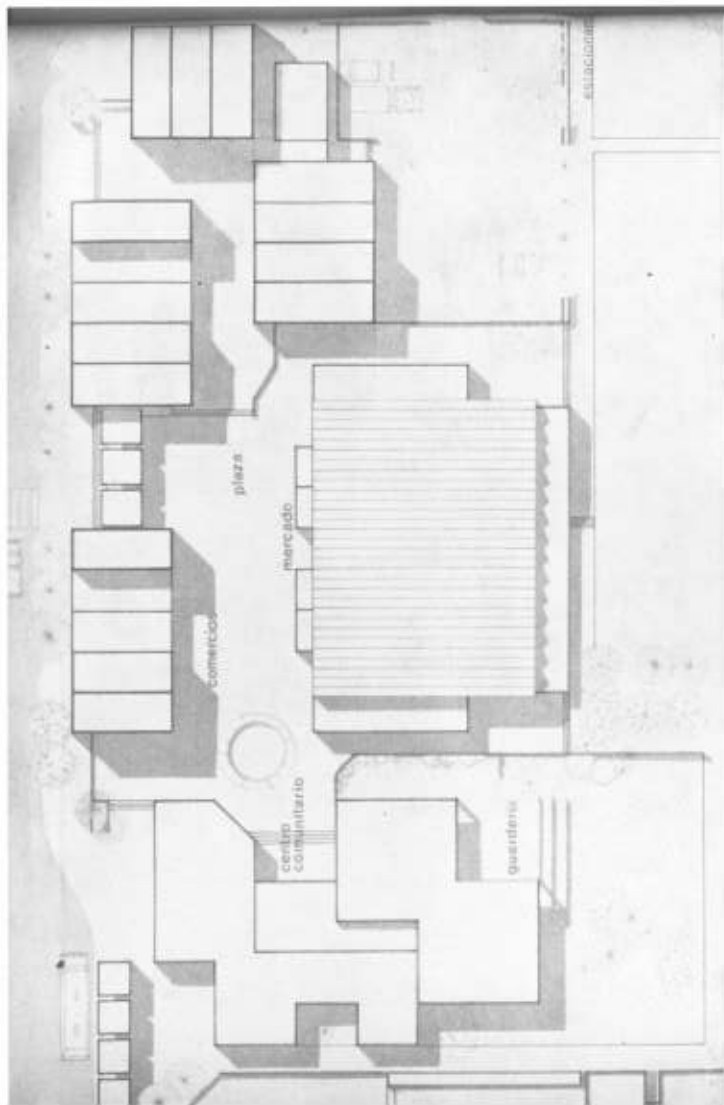


3

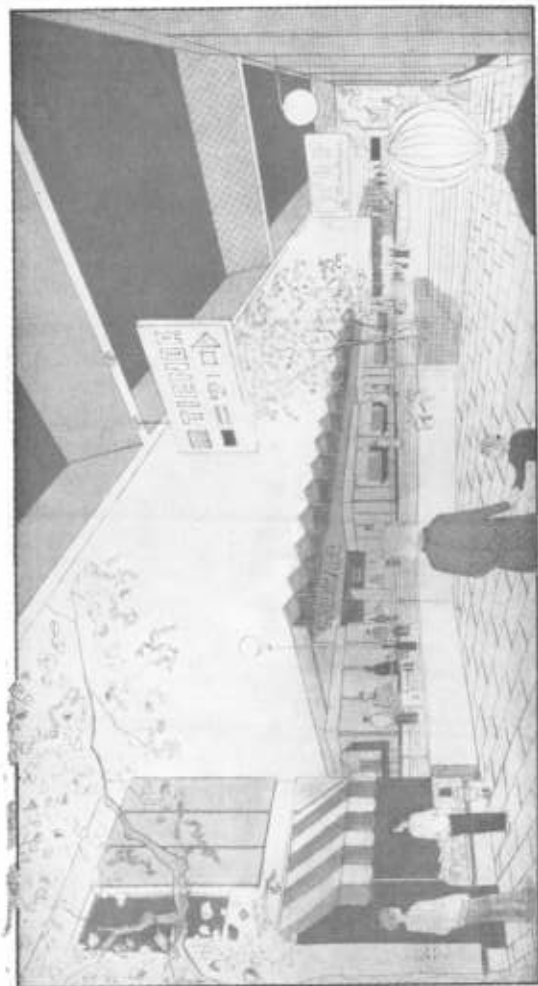


4





Planta general del futuro centro comunitario, con sus locales comerciales, guardería y sitios para reuniones y esparcimiento. Abajo: perspectiva mostrando la plaza desde los locales comerciales y hacia el mercado.



7 LIBROS QUE ENRIQUECERAN SU BIBLIOTECA

DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

* T.V.A.

por el Arq. José M. Pastor. La urbanización del Valle del Tennessee. La transformación de la vida de millones de personas que habitan el valle del río, por la más estupenda aventura de planificación democrática. 224 páginas, M\$N 350.- ó \$ 3,50.

* DISEÑO DE NUCLEOS URBANOS

Por Frederick Gibbert. Escenología y plástica. Indispensable para el urbanista, el arquitecto, el sociólogo y el estudiante. 322 páginas, M\$N 1.500.- ó \$ 15.-

* ANTECEDENTES DE LA ARQUITECTURA ACTUAL

Por Fina Santos y otros. 13 ensayos sobre la genealogía de nuestra actualidad arquitectónica, con 240 fotos. 120 páginas, M\$N 400.- ó \$ 4.-

* LAS TRES LAMPARAS DE LA ARQUITECTURA MODERNA

Por Joseph V. Hudnut. Estudio de las diferentes influencias benéficas y perjudiciales que afectan a la arquitectura moderna. 68 páginas, M\$N 100.- ó \$ 1.-

* LA ESCALERA

(3ª edición), por el Arq. Alberto A. Sabatini. Cómo proyectarlas correctamente, con ilustraciones y 16 tablas que ahorran el trabajo de calcularlas y agilizan las soluciones. 104 páginas, M\$N 650.- ó \$ 6,50.

* RENOVANDO NUESTRAS CIUDADES

Por Miles L. Colean. El gran problema contemporáneo de renovar las ciudades existentes, tratado en una síntesis magnífica. 200 páginas, M\$N 150.- ó \$ 1,50.

* INTEGRACION DE TIERRA, HOMBRES Y TECNICA

Por el Ing. José Bonilla. Bases para la planificación de ciudades y regiones. 96 páginas, M\$N 100.- ó \$ 1.-

Adquiéralos en:

EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.
Sarmiento 643 - 45-1793/2575 - Bs. Aires

Brasilia diez años

Ocurrió hace diez años. Vestido inusualmente con frac y chistera, en un claro de la selva amazónica, un brasileño de sonrisa achinada saludaba con los brazos desde una balaustrada de bormigón. La comitiva que lo acompañaba también vestía de gala y representaba a casi todas las naciones de la tierra. Los ojos se extendían asombrados por la planicie con horizonte de árboles, donde se erigían monumentales bloques y formas de cemento y acero.

El futuro estallaba en uno de los lugares más agrestes del planeta, dando forma a una nueva capital que debía comenzar a vivir en aquel mismo instante, a despecho de los tractores y obreros que todavía trabajaban, terminando los edificios proyectados. Brasilia fue un sueño, pero sobrevivió. Y ahora sus estilizadas formas alojan a ministros, amas de casa, albaniles y oficinistas. El primer bebé que nació allí ya cursa el cuarto grado y la primera tumba de su cementerio también cumple una década. Los dibujos del tablero de Lucio Costa y Oscar Niemeyer ahora son una ciudad.

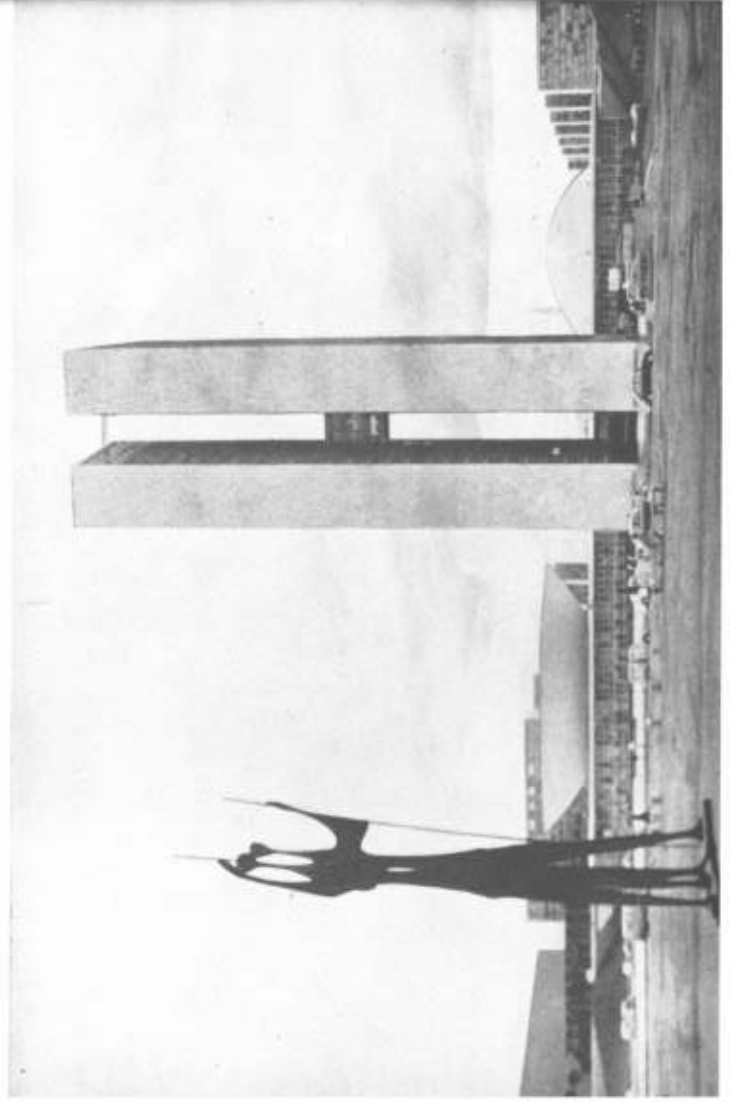
En oportunidad de su inauguración, esta revista trató exhaustivamente (n.º 370) la obra de Brasilia.

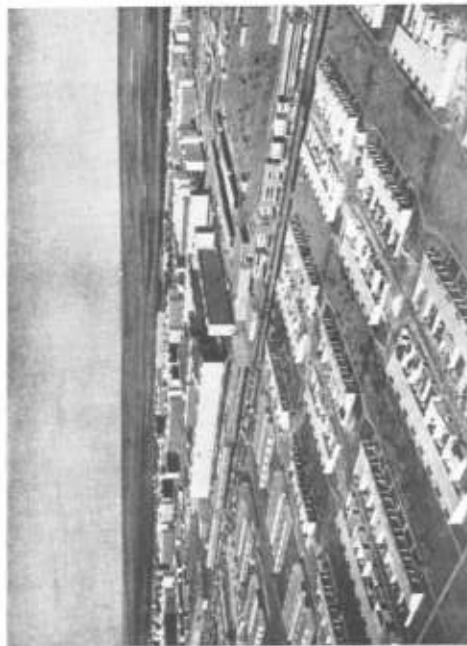
Ahora, a diez años de esa habilitación interesa saber qué ocurre en ella, a la luz de la experiencia vital que protagoniza. Es tarea para sociólogos, políticos, economistas o expertos en cualquier disciplina humana. Aquí no entraremos en un análisis extenso y profundo. Pero debemos recordar este aniversario y lo hacemos en una breve charla con el arquitecto Francisco Bultrich.



Arq. Francisco Bultrich

H... infumosa e enalil para su uso cotidiano...





11. Una abstracción moderna...

que en su reciente libro "Arquitectura latinoamericana" (Edit. Sudamericana, set. 1967) expresa algunos conceptos sobre esta ciudad. Esas citas se encuentran en tipografía distinta y están acompañadas con el resumen de la conversación.

—Bulfinch, usted plantea ciertas críticas a la estructuración de Brasilia en su libro...

—Así es. Y ratifico lo que sostengo en mi libro: el esquema y el planteamiento sobre el cual está basado Brasilia, que es de evidente inspiración en Le Corbusier, no funciona. Y son más de uno los motivos. Por supuesto, la estructuración formal está concebida de tal manera que es incapaz de crear ambiente urbano, es decir, de ambientación humana. Todo es frío. Es un esquema más bien paisajista, para mural, tal cual proponía Le Corbusier. Todo está inspirado en la doctrina del arquitecto francés. Le falta conciencia urbanística. La ciudad no puede ser "vivida". Es una lastima, porque se podría haber evitado, ya que Brasilia fue levantada en terreno libre donde se disponía del espacio suficiente para haber ideado un trazado acorde con lo avanzado de la arquitectura moderna. Se utilizaron, en cambio, formulas perimidas, obsoletas.

Por ejemplo, en cierto modo el eje monumental, así como la Plaza de los Tres Poderes en la que culmina, formula una retórica inaugural que si bien pudo haber cumplido con el cometido que se le asignara al día que el presidente Kubitschek declaró formalmente establecida la capital, dista de funcionar satisfactoriamente.

La Plaza está vacía, por lo general, a largo —400 metros— parece vacío, y la ausencia de arbolado y de jardines y de pradería la torna inhóspita. En cierto modo humano, inútil para su uso cotidiano, a desecho del gran espejo de agua y del grupo de palmas imperiales. Los edificios, más que configurar un espacio urbano, simplemente la puntúan, y su dimensión reducida en relación con éste los hace aparecer

como esculturas distantes entre sí. La ausencia de todo límite hacia el Este hace aún más evidente esta situación. Pero, a pesar de la acentuada verticalidad del edificio del Secretariado el efecto final no es bombasticamente monumental y ello es una de las virtudes que debe asignarse al conjunto.

Por otra parte, la esplanada de los ministerios resulta sospechosamente perfecta y no se comprende bien la necesidad que que los edificios ministeriales fueran idénticos. Tampoco se alcanza a comprender la intención de toda defensa perimetral. De todos modos, pareciera haber espacio suficiente para las futuras e inevitables ampliaciones y modificaciones sin poner ello en crisis la idea del eje monumental.

—Es decir que para usted el esquema representa un antiurbanismo?

—Sin lugar a dudas. A diez años de su inauguración nada le tiene que envidiar a muchas ciudades norteamericanas, con la diferencia que aquellas fueron trazadas hace más de un siglo y en nada o casi en nada se modificaron. Por otro lado, es muy difícil hacerlo, puesto que debido a su misma antigüedad un cambio radical significa echar todo abajo y eso no es posible. En cambio, en Brasilia, todo pudo ser evitado. Lamentablemente, ha caído en el mismo vicio de Hartford, New Haven, o si se quiere el mismísimo Boston, un centro de destrucción a mansalva de todo el carácter urbanístico, donde el automóvil es el dueño y señor de la ciudad, relegando al peatón a la mínima expresión de sobreviviente en la gran selva de cemento.

El peatón es un convidado de piedra, dispuesto de una gran valentía para transferir. Brasilia ha sido diseñada dándole marcada preponderancia al automóvil, y olvidando al ser humano. Aunque existen túneles para cruzar, las calles y avenidas son de tránsito ligero.

—El área de habitación se despliega en las dos alas del gran arco que tiene por eje la autopista norte-sur, destinada exclusivamente al tránsito

de automóviles. Los camiones circulan por un sistema secundario autótomo sin interferencias con el anterior, aunque paralelo a él, y el acceso a las unidades de vivienda se realiza por medio de una trama local conectada con treboles a la autopista principal. Una disposición transitoria, tendiente a habilitar locales de negocios sobre la avenida de tránsito de camiones en la proximidad de los primeros alojamientos que ocuparon ingenieros y profesionales, hizo surgir a lo largo de esta vía una larga banda, no prevista inicialmente, ocupada por bancos, oficinas de agentes, comercios, etc., que la transformaron en una suerte de "main street" invadida por peatones y automóviles. Esto debió ser rectificado en lo posible, e impedido cuando se construyó el ala norte.

En Brasilia, esta batalla peaton-automóvil pudo haber sido evitada, lo que hubiera significado un claro sentido de urbanismo. Por otro lado, es mucho más práctico, utilizar transporte público y no privado. Fíjese, mientras un automóvil transporta una sola persona, el ómnibus o colectivo, con un poco de mayor superficie, traslada 20 ó 30 veces más. Sin olvidar lo antieconómico que resulta este medio de movilidad. Todo el mundo repite la misma cantinela, incluso los más destacados economistas: que los ferrocarriles dan pérdida. Sin embargo, no es un problema nacional. En Estados Unidos, como en todos los países del mundo, los ferrocarriles producen déficit. ¿Pero acaso el sistema ferroviario es enemigo de los seres humanos como el automóvil? ¿La gente, los especialistas también, nunca se pusieron a pensar la ingente erogación que al erario público ocasiona el uso del automóvil? Sin ir más lejos, los puentes que ahora se levantan, la autopista costera ¿cuánto representan como déficit al Estado? No se ve, claro, porque Validad Nacional tiene un presupuesto asignado, pero ¿quién conjuga ese tremendo gasto?

La nueva capital brasileña es

una fantasía, netamente tecnológica y que genera total aislamiento entre sus habitantes. Adolecía, además, de un grave pecado: la zonificación. Aquí, centro cívico; allá, el mercantil; aquí, el cultural. Así, todo por el estilo. ¿Que diferencia hay, por ejemplo, con Buenos Aires, que tiene más de un siglo de trazado? Hay en día no se concibe tal cosa. Resulta anacrónico ese sistema. Debe ser todo integral.

—El área residencial se compone esencialmente de una serie de supercuadras de 240 m de lado, que agrupadas de a cuatro constituyen unidades vecinales provistas de escuelas, jardín de infantes, cine, iglesia y una preve calle de comercio. De hecho a once bloques de vivienda de seis pisos de alto se distribuyen en cada supercuadra de acuerdo con un esquema establecido por NOVACAP. A pesar del carácter repetitivo del planteo en planta, la configuración de estos espacios urbanos resulta más variada de lo que en realidad pudiera imaginarse; en cambio, no podría afirmarse que los bloques de vivienda que los circundan, de una aburrida monotonía, y menos aún de las unidades, de un diseño pobre, esquemático, y en algunos aspectos incomprensiblemente antifuncional, que quizá resultó agravado por una realización francamente deficiente. El mismo juicio podría extenderse a los edificios de vivienda unifamiliar que se despliegan al oeste de la avenida norte-sur para el tránsito de camiones, tanto en la versión financiada por la Caja Económica como en la así llamada versión popular.

—¿Pensó lo mismo que piensa ahora cuando usted lo visitó por primera vez?

—Yo estuve por primera vez en 1961. Hace casi diez años, casi en la inauguración. Me pareció, primeramente, una experiencia formidable.

Es de imaginar que de los resultados prácticos nada podía opinar. Máximo teniendo en cuenta toda la orientación de conjunto. Nuevamente, en 1963, la visité, es decir, por segunda vez. —Y siguió pensando lo mismo?

—Sinceramente, debo decirle que sí. —Entonces, ¿cuando y por qué se produjo ese cambio tan radical?

—Fue un cambio elaborado pacientemente a través de sumas de experiencia e intercambio de ideas con colegas, tanto argentinos como latinoamericanos. Y es, precisamente, lo que le decía recién: se ha cambiado totalmente el carácter humano.

—Es desde ya difícil imaginar si el área dispuesta para el sector comercial resultaría de suficiente extensión, pero lo cierto es que de su vitalidad ha de depender en gran medida el efectivo funcionamiento del verdadero corazón de la ciudad. En cuanto al sector de viviendas, ¿cómo puede recordarse de las versiones de la zona de las inmediaciones de la misma no parece conveniente dada la atmósfera que generalmente se crea alrededor de un organismo de esta génesis. El diseño del corazón de la ciudad parece constituir uno de los problemas mayores aún sin resolver que enfrenta el diseño urbano en la actualidad, y el de Brasilia no escapa a estas dificultades. Por otra parte, parece de vital importancia establecer un claro plan de acción referido a las villas satélites que ya han surgido alrededor de la capital y que prauanuncian

sin duda otras nuevas por nacer.

—¿Usted tuvo oportunidad de conocer los demás proyectos que se presentaron en ocasión de licitarle Brasilia?

—Efectivamente, algunos de ellos. Por otro lado, fueron publicados por la revista "Acropole", de San Pablo. Pero en realidad, el proyecto de los Roberto, sin ser el ideal, era el que más sentido urbano moderno tenía.

Algunos de los proyectos presentados, tales como el de los hermanos M. R. M. Roberto o el de Jorge Wilheim, por ejemplo, prevén un crecimiento orgánico progresivo. En el proyecto de los hermanos Roberto se estimaron 38.000 habitantes cada uno de los cuales tendrían una unidad polifuncional administrativa-cultural. Un Parque Federal contendría la Plaza de los Tres Poderes y un centro que la ciudad fuera la capital para una nación que coloca los verdaderos valores de la vida humana por encima de la pura exhibición monumental o del gusto por la complicación mecánica, y desarrollaron consecuentemente un criterio de movilidad alejado de la mania automovilística cara al urbanismo contemporáneo, reintroduciendo el sentido de la calle y acortando la distancia peatonal mediante calzadas mecánicas, el esquema ofrecía cierta rigidez estructural y preveía una transferencia del gobierno, en el mejor de los casos solamente para 1984. El planteo hubiera producido



desde ya una menor incidencia inflacionista en el desarrollo económico, sin hablar de las posibilidades de invertir las sumas asignadas en empresas de revitalización económica del interior y del Brasil en general. Cabe preguntarse, sin embargo, si la empresa se habría llevado efectivamente adelante en un país políticamente estructurado como Brasil, sin intentar a considerar desde ya las dificultades administrativas que se les habría creado a los organismos trasladados a la espera de la completa transferencia del Gobierno ubicado, en el interior, en Rio de Janeiro, a 940 kilómetros de distancia. Quiénes conocen de cerca la realidad económica y social de Latinoamérica, y del Brasil en particular, están convencidos de que nada se hubiera adelantado y de que sin la prioridad otorgada

a esta empresa, los fondos se habrían disueto entre las múltiples solicitudes económicas y financieras. Un plan de largo alcance para la activación económica del interior, incluyendo la explotación de diversas áreas y el tendido de comunicaciones, podía haber sufrido paralizaciones diversas a causa de los inevitables cambios políticos. Un solo medio parecía idóneo para comprometer al gobierno brasileño en una política de ese género: transferir su capital al centro del país.

—Debido a algunas coincidencias en cuanto a actualidad y futuro con Brasil, interesa saber si, a su juicio, ¿la experiencia brasileña ha sido una aplicación en nuestro país?

—Bueno, Aires está bien donde está. Lo que hay que hacer es generar polos de desarrollo en el interior. ¿Que le ocurre a Córdoba? Con tres o cuatro industrias importantes se ha logrado un crecimiento en todo sentido para su población. Ha crecido ingente mano de obra. Otro tanto sucedería con el resto del país.

En Brasil, en cambio, era todo distinto. Es incomparable a lo nuestro. Brasil, por ejemplo, con una superficie como la de Estados Unidos, tiene únicamente desarrollada su costa. El interior carece por completo de una infraestructura propia que beneficie a esas dilatadas zonas de llanura y selvas. Allí, entonces, si hacia falta trasladar su sede gubernativa al interior para crear expectativa distinta. No así con

... el automóvil es dueño y señor...

la propia ciudad de Brasilia. Ya que se trata de una ciudad realmente burocrata.

—Pocos años después de la inauguración de la ciudad, inconsciente aún, la realidad cotidiana fue modificando distintos matices, modificando el plano original. Ello dentro de un grado de flexibilidad bastante grande debe ser previsto en futuras experiencias. Sin embargo, cualesquiera sean las críticas que se le hagan, Brasilia representa un esfuerzo insuperable solo comparable con el que importó la realización de las grandes pirámides. La experiencia que se extraerá de su construcción resultará de un valor incalculable y por ello es necesario iniciar cuanto antes los análisis sociales, económicos y geográficos que permitan forjar una idea acabada de su comportamiento.

"Una concepción de vida diferente"

JORGE CIMIENT

"Hace 10 años, desde la terraza de la secretaría del Congreso de 25 pisos, se veía a los jaguares mirando", me decía un ascensorista. Hoy, el edificio con sus torres gemelas, que fue el primer terminado en Brasilia, acusa el paso del tiempo en su pintura descascarada. En cambio, otros recién terminados, como el palacio Itamaraty, se exhiben orgullosos e impecables. Mientras que los hay como la Catedral que son todavía esqueletos de hormigón.

Desde la terraza observo un espectáculo diferente al de diez años atrás. Hacia adelante, a lo largo del llamado eje monumental se alinean los ministerios, todos iguales y semejando cajas de fósforos. Más allá la estación rodoviaria, y al final la torre de TV.

A ambos lados de la rodoviaria, y casi hasta el horizonte se extienden las zonas residenciales. Son las alas del avión a que la planta de Brasilia se asemeja. Mirando hacia atrás, y al pie del edificio está la plaza de los Tres Poderes flanqueada adomas del Congreso por el palacio de Planalto (casa de gobierno), y por el palacio de Justicia. Mucho más lejos, sobre el lago artifi-

cial de un azul intenso que contrasta con la tierra roja, está el palacio de Alvorada, morada del presidente.

Se ven muy pocos árboles, a excepción de los de las zonas residenciales, y el verde da el pasto que va cubriendo la tierra con gran trabajo, ya que su crecimiento es casi nulo. Pero aún así, la principal fuente de los habitantes de la ciudad es que la ropa se ensucia con el fino polvo rojo en suspensión en la seca atmósfera.

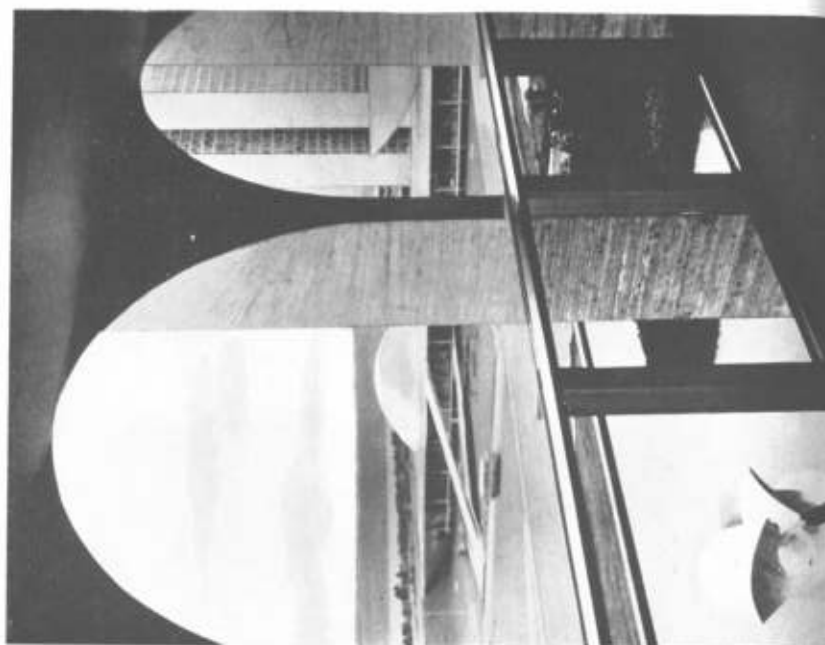
Brasilia es una ciudad hecha para el automóvil, y por lo tanto pensada como característica propia su gran extensión. Los distintos sectores de la ciudad son fáciles de alcanzar con auto, pero quien no lo tiene se encuentra perdido. Por eso, un habitante de Brasilia no basta por sí solo, debe tener automóvil y por eso también es raro ver a alguien caminando.

Los Angeles, en California, tiene el mismo problema de la necesidad del automóvil debido a sus distancias, y tiene un vehículo por cada dos habitantes. Esa ciudad está unida por una red de autopistas que ya es insuficiente. A Brasilia no puede ocurrirle lo mismo.

Diana Mosovich y Jorge Ciment, los dos de 24 años, argentinos y estudiantes de 5º Arquitectura en UNBA, comenzaron este año viajando. El 1º de enero partieron para realizar un viaje de observación "con los ojos bien abiertos", y finalizaron sus esperanzas en el transporte por auto sup.

Regresaron el 16 de marzo, después de recorrer Bolivia, Perú, Brasil —por el Amazonas, Mato Grosso, Goiás, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Rio Grande y San Paulo— y Uruguay.

El viaje les requirió a cada uno unos 300 USD por el gasto principal fueron 100 USD de un viaje aéreo entre Montevideo y Brasilia, abarcado por razones de urgencia y de su observación, esta revista considera de interés las imágenes recogidas en Brasilia al cumplir diez años de su existencia.



El palacio Itamaraty está rodeado por un estanque con esculturas en mármol blanco.

se trata de una ciudad planificada para una cantidad de habitantes que no debe ser superada.

Cuando la gente va a pasar al centro de Buenos Aires, o al de Nueva York, va a buscar eso justamente: "un centro". Una concentración de todo lo que una ciudad puede ofrecer en una superficie relativamente pequeña, y donde sin ningún orden se alinean establecimientos de todo tipo.

En Brasilia no hay nada de esto. No existe un centro "con todo" y las distintas actividades tienen su localización.

Por eso, aquel que viva en una gran ciudad, probablemente se sienta incómodo. Extrañará que sus ojos no sean atraídos por tantas cosas juntas; el movimiento de gente debido a la enorme densidad y el ruido determinado por esa concentración. Se sentirá quizás un poco como en el campo, respirando un aire puro y viviendo una existencia tranquila, pasando menos tiempo en la calle porque esta no tiene mucho que ofrecerle.

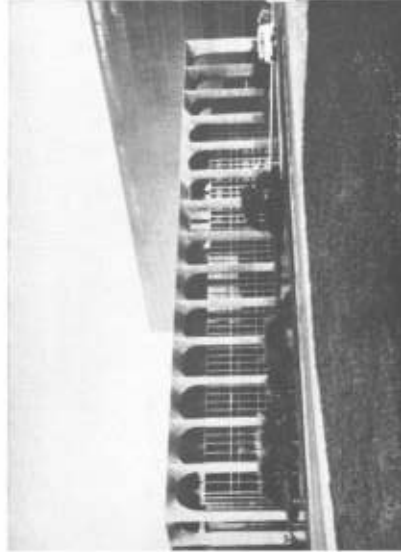
nificación, previsión, orden. Cada año que pasa, en las ciudades tradicionales aumentan los problemas de tránsito, concentración de todo tipo, contaminación.

Brasilia es positiva como paso importante a una concepción de vida diferente, más ordenada y sana; como la ciudad misma, menos alienante y menos psicoanalizada.

"Una ciudad para las élites gubernamentales"

DIANA MODOVICH

La primera visión de Brasilia fue de un avión, ya aterrizando. De pronto, sobre la roña llanura, comenzaron a aparecer interminables barrios de casas de madera. Estas fueron las primeras edificaciones, precarias y transitorias, destinadas a los operarios que construyeron la ciudad. Trece años después



Pero hay un centro, aunque de distinto tipo. A una ciudad para el automóvil, un centro digno la rodoviaría, terminal del transporte automotor, allí donde se cruzan los dos ejes principales de la ciudad. Quizás el único lugar donde se ven más de 20 personas juntas.

No hay que pensar que el brasileño viaja continuamente en auto por su ciudad. A decir verdad, si se trata de una persona sin muchas inquietudes, no necesita moverse del sector de 450 por 450 metros que constituye su supercuadrícula. Allí tiene todo lo necesario: escuela, primaria y secundaria, comercios, cine, parque arbolado, iglesia, etc.

Pero si quisiera ampliar sus horizontes y estudiar en la universidad, ir a algún museo, al teatro, al estadio, a hacer algún trámite oficial o esquivar en el lago, debe salir de su ámbito. Quien no lo hace, corre el riesgo de no encontrarse con nadie que viva fuera de su supercuadrícula autosuficiente. Y es verdad: al carecer de un centro, de un foco, Brasilia es la ciudad del desencuentro. Casi nadie se encuentra accidentalmente con un conocido. Quizás por eso son tan frecuentes las reuniones en las residencias. Se rinde culto a la amistad, y la misma ciudad lo fomenta.

En la dilatada meseta, una dilatada ciudad donde la escala humana se pierde. Lo que se gana es importante: pla-

de iniciada la tremenda tarea —hoy prácticamente concluida— estas viviendas, destinadas en un principio a decapacer en cuanto las permanentes estuvieron habilitadas, aún siguen en uso.

Ya en tierra firme tomamos un autobús que nos conduciría hasta la terminal de automóviles (Estación Rodoviaria). El camino zigzagueante ofrecía un paisaje urbano poco alentador. De lejos, los monobloques de viviendas parecían un stock de edificios en un gigantesco supermercado, listos para ser empaquetados para el público consumidor de una ciudad como Nueva York. Acercándonos, los edificios se mostraban monótonos en su volumetría y ordenamiento en traza, regular y rígido, encerrando espacios verdes que parecían más una imposición que una necesidad natural. Un aspecto de artificialidad y superficialidad que era reforzado aún más por la mala terminación y mantenimiento de la construcción.

La Estación Rodoviaria me impresionó como un edificio muy bien logrado. Consistía de tres niveles. En el nivel inferior se encuentran las plataformas de acceso de los vehículos de transporte colectivo local e interurbano, kioscos de revistas y mostradores para venta de refrescos, café, etc. En el primer nivel hay restaurantes de distinto tipo, sucursales bancarias y de correos, y locales de comercio en general. En el tercer nivel están los locales de venta de pasajes

Fronte del palacio Itamaraty (izq.) e interior de la Rodoviaría (derecha).

la Plaza de los Tres Poderes. Y empecé a reconciliarme con Brasilia. Porque Brasilia es realmente hermosa, desde el punto de vista arquitectónico y del diseño. Es un objeto bello, una inmensa escultura agradable de recorrer, en donde cada visual ofrece la perspectiva de un espacio calculado, pensado, diseñado. Y bajo este aspecto me gustó, a pesar de su atmósfera artificial. Admiré el Palacio Itamaraty, verdadera joya arquitectónica, emplazado en un estanque. El acceso es a través de un puente a cuyos costados surgen plantas de papirus y esculturas en mármol blanco. Al entrar, un espacio amplio y sobrio, con una purísima escalera helicoidal y un fondo de jardín tropical en doble altura. El primer nivel alberga las salas de recepción y banquetes, rica y sobriamente decoradas, y una terraza semi-cubierta bajo la cual un jardín posee una valiosa nuda de color y exotismo. Detrás de este edificio un telón de "gris-soleil" amarillo, señala la fachada del edificio de oficinas correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores. Al salir, recorri el edificio del Congreso, las dos semiesteras (Senado y Diputados), y las torres gemelas de oficinas.

Lamentablemente sólo pudo ver desde afuera el Palacio de Gobierno y el de Justicia. Me sentí sobrecogida por la descomunal aridez de la Pata, con sus innumerable y gigantescas esculturas.

Pero poco a poco comencé a dudar. Me invadió la confusión ante los contrastes que se veían entre las zonas urbanas y rurales, y casi junto a ellas, bordeando el lago artificial, aparecieron nuevamente las viviendas precarias. La gente, la escala humana que no se percibe en torno a los monumentos oficiales, son techadas en estas zonas humildes. Aparece LA VIDA: resaca tendida, un juguete olvidado, el canto de una mujer que lava. La forma de la ciudad, surgiendo en planta un avión, o más simbólica y liricamente un pájaro, al borde de un lago artificial, favorece la sectorización funcional de la misma, y su funcionamiento me hace pensar en la maquinaria de un reloj, viviendas en las alas, bancos omnibus (punto de intersección de los ejes), hoteles enfrentando la zona bancaria, torre de televisión en un extremo. La materialización espacial de este plan piloto, propuesto por el arquitecto y urbanista Lucio Costa, ofrece al espectador perspectivas que parecen hojas arrancadas de un cuaderno de propuestas del CIAM o implantadas a pesar del clima, de las dificultades tecnológicas y económicas, de la tierra colorada que lo cubre todo con su polvo ubíquo. Una obra monumental realizada a pesar de todos los obstáculos.

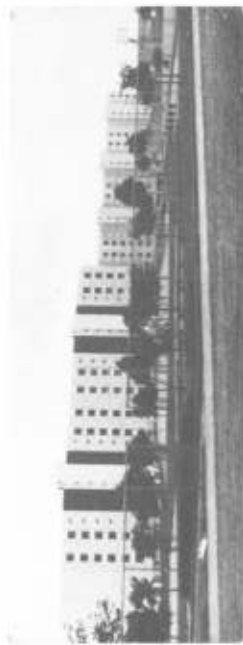
Ernst Golschmidt, en el Congreso Internacional de la Asociación Internacional de los Críticos de Arte, expresó que Brasilia es, sin lugar a dudas, una experiencia admirable, a la vez que atrevida, por su ordenamiento audaz, por su disposición general, por la fidelidad de la necesaria visión creadora y del esfuerzo de algún modo inhumano a deshumanizado comprometidos en su realización. Yo, muy humildemente, agregaría que Brasilia es una ciudad-escultura, una ciudad sin vida, deshumanizada, porque niega la esencia humana, que es una integración de las aspiraciones, de los individuos, intensas, activas, etc., de los individuos. Brasilia es una ciudad que niega la esencia humana, que es una integración de las aspiraciones, de los individuos, intensas, activas, etc., de los individuos. Brasilia es una ciudad que niega la esencia humana, que es una integración de las aspiraciones, de los individuos, intensas, activas, etc., de los individuos.

El sector de viviendas es para mí otro punto observable. Por una parte, es maravilloso, sí, contar con centros totalmente equipados cada x número de viviendas. Cada supercuadrada, destinada



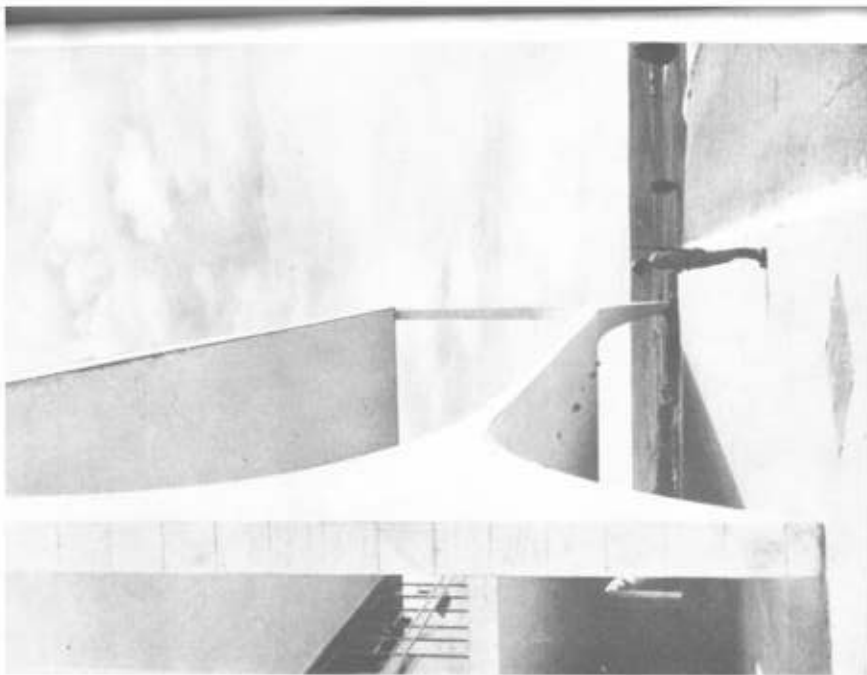
esencialmente a vivienda (que puede ser de una planta, dos o más, según de qué zona se trate) está provista de su pequeño centro comercial, escuela y locales de uso cotidiano. Pero ¿por qué forzar a la gente a vivir en un lugar determinado, y a relacionarse con su vecino de esa supercuadrada que ha sido en cierto modo asignada? La escala de la ciudad, con sus impresionantes autopistas, se adapta mejor a la escala del vehículo que a la escala peatonal, en cuanto ésta se refiere a la capacidad de realizar contactos personales íntimos (en el sentido en que lo expresa Christopher Alexander). Se-

El famoso hombre rojo: palacio de piedra es la más reciente obra de Niemeyer. Se inauguró el último 23 de abril y tiene 42 m de alto por 6 m de ancho, destacándose por sus arcos en forma de "brazo-sol". Los jardines interiores y exteriores son obra de Boris Mark. Un sector de juegos (abajo) entre las supercuadradas.

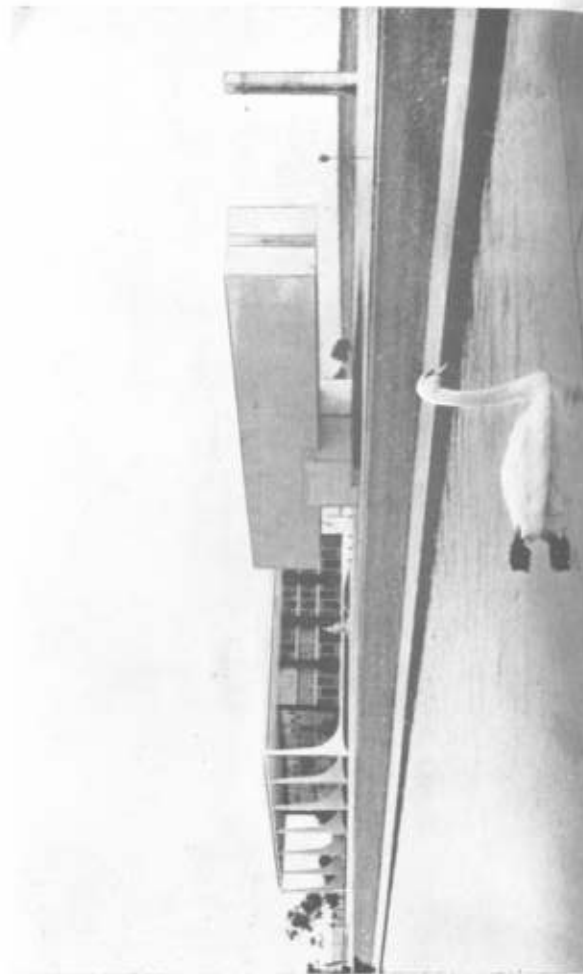


Algun testimonio de habitantes de Brasilia, el contacto personal es difícil debido a la falta de escala humana. Esto, en cuanto a arquitectura y urbanismo. Tristemente, vuelto a mi primera impresión de Brasilia, los barrios provisorios, y los congregate con otras imágenes que he recogido de Brasil. Y ha habido un poco de historia. El 21 de abril de 1960, bajo el gobierno de Juscelino Kubitschek, Brasilia se transfirió en la capital del mayor país de Sud América. Tres años antes, no era más que un espacio vacío situado en la extensa Meseta Central de Brasil. La mayor parte de sus habitantes eran hombres que construían sus nidos sobre los torturados árboles que pugnaban por sobrevivir sobre la tierra colorada y polvoriento. Llegaron las topadoras y los hornos fueron reemplazados por una horda de obreros migrantes, los "can-dangos". La idea de situar la capital en el corazón del país había surgido en 1789, como ambición patriótica de los revolucionarios de Minas Gerais. Ya en nuestra época se transformó en una necesidad que ayudara a resolver el estado de subdesarrollo del interior debido a la centralización de la actividad en el litoral.

Pero Brasilia se ha convertido en otra cosa. El estilo de vida del brasileño medio, su inquietud constante, vital y activa, son más compatibles con la imagen global de los barrios precarios de Brasilia. Brasilia señala una estructura social profundamente marcada por las diferencias de clases, donde el tipo de proceso de desarrollo del país señala aún el carácter y la falta de carácter nacionales, los intentos de planificación y la ausencia de organización. Señala también la profunda vitalidad del pueblo y de la Nación brasileños. El planeamiento de Brasilia me parece un planeamiento superficial. Así como Brasilia es una ciudad para las élites gubernamentales, para los altos funcionarios y las clases medias, en ella no fue previsto un lugar para el "pueblo".



Detalle del Planalto (cerbal) y el singular Museo de Brasilia (abajo).



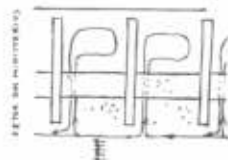
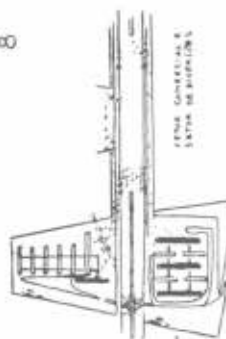


"Debe ser concebida no como un simple organismo capaz de cumplir satisfactoriamente y sin esfuerzo las funciones vitales propias de una ciudad moderna cualquiera, no como una urbe sino como una *cívitas*, poseedora de los atributos inherentes a una capital. Para ello, como condición primera, el urbanista deberá hallarse imbuido de una cierta dignidad y nobleza de intención, ya que de esa actitud fundamental se desprenderá la ordenación y el sentido de convivencia y medida capaces de otorgar al conjunto proyectado, el idóneo carácter monumental. Monumental, no en el sentido de ostentación sino en el de expresión palpable, por así decir, consciente de lo que vale y significa."

Memoria sobre Brasília, de Lucio Costa (abajo, izquierda, con Oscar Niemeyer). Al costado, bocetos de los proyectistas.



8



Librería H. F. Martínez de Murguía S. A.

Ubicación: Av. Córdoba 2262/70
Proyecto, dirección y construcción:
Arqs. René Iannuzzi y Gualter Colombo.

¿Con qué contaron los ejecutores?

1) Con un programa determinado por las funciones que hacen al tema; 2) Con un local existente con determinantes estructurales; 3) Con un ataque en lo que se refiere al frente del local sobre una avenida de tránsito rápido.

PROGRAMA

Funciones de ataque exterior; al minorista; b) mayoristas.

¿Qué se buscó?

1) Accesos diferenciados; 2) Integración espacial; 3) Aparente integración en los accesos para constituir un frente único.

Funciones interiores: a) de venta y exposición a minoristas; b) de venta especialmente a mayoristas; c) de organización directiva; d) de promoción de nuevas publicaciones.

¿Qué se buscó?

1) Posibilidad de recorridos francos para el cliente minorista interesado; 2) Integrar al cliente mayorista al mundo de su venta que en definitiva es el minorista; 3) Un despacho a nivel gerencial cuya función sea de con-

tratar total; 4) Proponer la promoción de nuevas publicaciones a la manera de galería.

Funciones secundarias: a) depósito de grandes partidas de mercadería; b) servicios sanitarios de personal y directivos.

¿Qué se buscó?

1) Marginal una gran superficie de depósito de las demás funciones; 2) Conformar un parque sanitario de fácil llegada y sin entorpecer el resto de las funciones.

ELEMENTOS DETERMINANTES

Una estructura resistente acusada en sus columnas como elementos puntuales a intervenir los prefijados y destacando su presencia en áreas que a priori indicaban ser las que por su superficie y emplazamiento deberían haber sido despejadas de dichos elementos para cumplir francamente con las funciones de mayor desarrollo en sus recorridos.

Un frente de ataque sobre la avenida Córdoba que por su tránsito rápido y su amplitud obligaba a mantenerlo como una unidad total por conservar la necesaria escala de atención para un local que vende lo que expone.

PROPUESTA

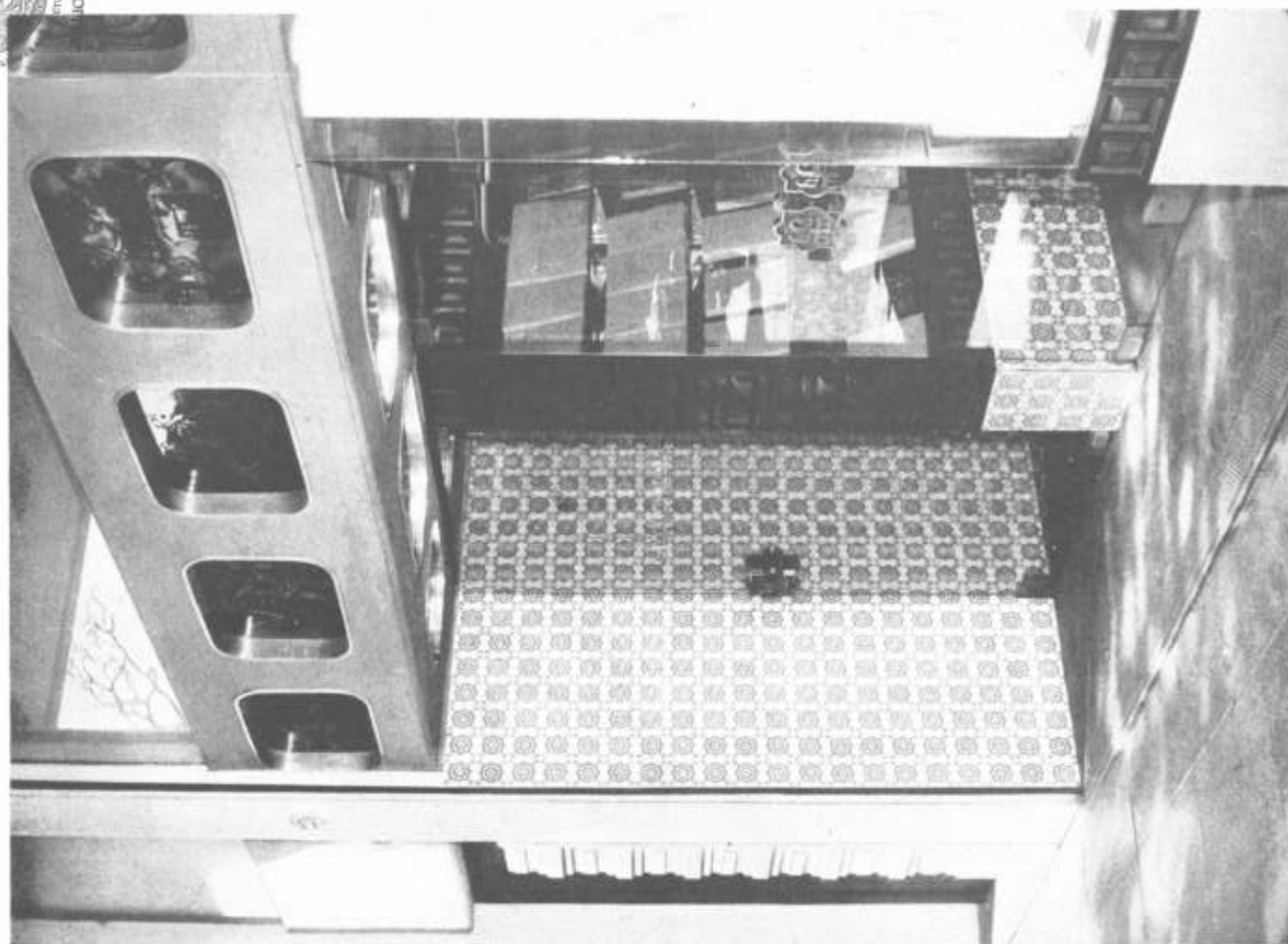
Conociendo el contenido y el quehacer en su local, los arquitectos fueron inmediatamente a la elección de una manera lograda a través de formas y materiales que concuerdan con la procedencia española, sinónimo de calidez y cordialidad acogedora.

Así aparecieron materiales muy identificados como el cerámico rojo, los azulejos trabajados a la manera de los maestros españoles en su

(Sigue en PÁG. 88)



1. Frente de la librería. La puerta de la izquierda conduce a los otros pisos del edificio.



2. La entrada principal muestra el doble acceso al salón principal y a las oficinas. Modulor S. A. intervino en la iluminación de la obra.

arte, el blanqueo de los paramentos texturados, el artesanal trabajo de la madera con nobleza y solidez.

En las **formas**: bóvedas de mampuestos que permiten integrar en la totalidad de su curvatura los recorridos francos y los lugares estancos y de exposición. El color blanco que, como masa o paramento, genera anecdotas adecuadas a la imagen buscada y también solución a la localización de las instalaciones complementarias.

En esta búsqueda los arquitectos pensaron en materiales y soluciones que la técnica y la industria de hoy les brinda y conflagran lo que aquello que habla de una resaca anterior de espíritu con las posibilidades que nos da hoy el acrílico y los elementos de difusión de luz en distintas gradaciones así como los de climatización.

De todo esto, surge como partido:

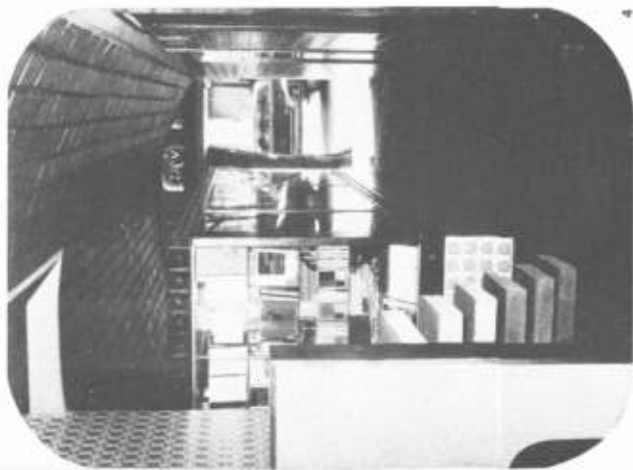
1) **Un ataque frontal** lo más amplio posible que, aunque segregue los clientes en mayoristas y minoristas, se mantenga a escala de la avenida y exprese además la existencia de un doble nivel inferior. Ese frente tiene un filón con formas de ex-libris que disminuye la imagen real de aplastamiento y logra una proporción más justa en lo que hace al acceso.

2) Se generó un **pivote vertical y horizontal** de distribución (que relaciona todas las funciones intercomunicadas y privatizadas) expresado a través de una escalera que, en parte, es libre pero que cuenta con frenos a dirección de paramentos que centralizan y disciplinan todos los espacios inmediatos. Un **salón de exposición** y vista a la calle trabado con dos bóvedas que se continúan hasta la localización de funciones secundarias siendo éstas un freno de espacio total jerarquizado. Estas bóvedas absorben el determi-



Los dibujos muestran la planta baja y el entresno de la librería, así como una sección transversal de su salón principal.

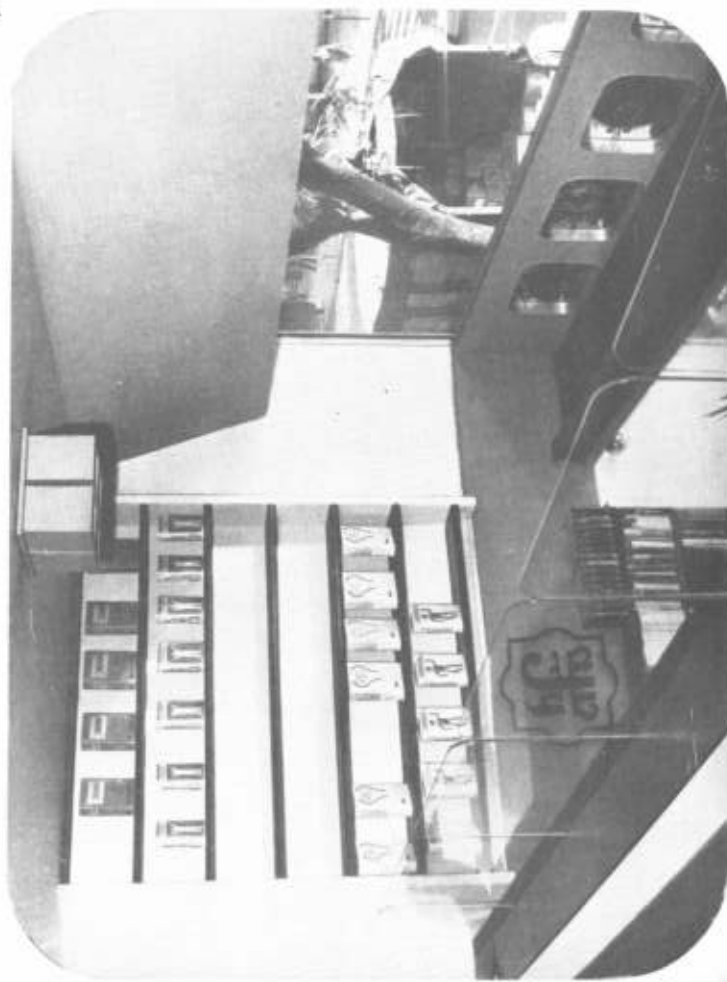




nanle estructural existente con la mayor tranquilidad y permiten además de la continuidad de su forma y la definición de espacios a través de elementos transparentes y despegados de la cubierta, rescatar visual y sensorialmente el acceso mayorista hacia el salón de venta principalmente. Hacia el frente, estos calones se interrumpen permitiendo así anunciar desde la entrada, a través de una doble altura, el salón de exposición promocional que se desarrolla en el nivel superior. 4) A partir del pivote central, y siempre con el mismo cubrimiento, aparece el despacho directivo con control total del local. 5) En este foco las bóvedas se calan y los paramentos limpiamente tratados lucen ascender al **salón promocional** que se remata plásticamente con otro tema de cubierta, concluyendo en un descenso sobre la fachada y enfatizando la vivencia interior de una doble altura. 6) El equipamiento sanitario, marginado pero equidistante de sus usuarios, no destruye la espacialidad total; igualmente fue tratada el área de depósito y empaque; 7) **Aprovechamiento técnico:** la transición de un techo abovedado que recibe un piso plano en la parte superior fue explotado para canalizar en su sección los conductos de acondicionamiento de aire. Así también en la parte superior se trabajaron las rejillas difusoras como volumetrías de destrucción del plano. ●

3) vista de la escalera que lleva al entrepiso y sirve de pivote vertical en la distribución. 4) desde la escalera cruzada se observa el pasillo que permite acceder directamente desde la calle hacia las oficinas del empresario. 6) el salón principal de venta, con su doble altura, habilita una mediana como gran panel de exposiciones.

5



Plásticos en el Agro

En el Centro de Conferencias del Iteagro General San Martín, del 24 al 26 de junio, pasado, el Primer Congreso Nacional de Plásticos en el Agro, Organizado por la Cámara Argentina de la Industria Plástica, contó con el auspicio de diversas entidades nacionales y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONU/DI), la FAO, el Comité Internacional de Plásticos en la Agricultura con asiento en París y el Instituto Argentino de Plásticos. Pruzan —presidente del Comité Organizador del Congreso— al referirse a la prospectiva de la actividad, manifestó: "Para lograr los principales objetivos es imprescindible la colaboración de los organismos oficiales y privados que con su dedicación crean y mantienen en todo el ámbito del país los recursos que hacen al patrimonio nacional."

Muestra sobre diseño industrial

Auspiciada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Instituto Nacional de Tecnología Industrial y Fondo Nacional de las Artes, quedó inaugurada el 9 de julio, en el "Subte", sobre la avenida 18 de Julio, de Montevideo, la Exposición "Argentina en el Diseño Industrial". En realidad, se trata de una muestra que exhibe, parcialmente, el nivel alcanzado en el diseño industrial argentino. Utiliza, apenas, una superficie de 200 m², donde están expuestos, entre otros elementos, lámparas, escritorios, artefactos de iluminación, califón a gas, sistema de sonido, televisor, un autómata Tono y, finalmente, una colección de hasta el 25 de octubre, a las 10 horas de la mañana, se presentará en Asunción (Paraguay), para finalizar su ciclo en La Paz, Bolivia, a fines de setiembre.

La organización está a cargo del CIDI (Centro de Investigación del Diseño Industrial de Buenos Aires) y del Departamento de Asuntos Culturales de nuestra Cancillería.

Exposición "Francia 70"

Entre el 14 y 25 de octubre próximo tendrá lugar, en el solar ubicada en la intersección de las avenidas Libertador y Figueroa Alcorta, la muestra "Francia 70-Exposición Industrial y Técnica". Para explicar los aspectos principales de esa muestra el repre-



Maquina de la muestra

sentante diplomático francés, conde Jean de la Grandville, reunió en la sede de su embajada a funcionarios del gobierno nacional y municipal, miembros de instituciones empresarias, directivos de instituciones franco-argentinas y gente de prensa. Indico que los más grandes sectores de la producción francesa estarán presentes en la exposición y que los principales productos que se exhibirán —cuya venta se permitirá abonando los gravámenes correspondientes— son los relativos a instrumentos mecánicos de diversas especies, electrónica y otros elementos de mucha importancia en la vida actual.

Chapa estructural de Eternit

Con la asistencia de autoridades del INTI, representantes diplomáticos de Bélgica y Holanda; miembros de la Unión Industrial Argentina; comisionados del Comando de Ingenieros del Ejército Argentino y directivos de la empresa ETERNIT, que produce la nueva chapa estructural autoportante denominada "Canalón 95", fue presentada la misma, en los salones del Centro de la Construcción Bowcentrum Argentina, dependiente del Instituto Nacional de Tecnología Industrial.

"Canalón 95" es una chapa estructural autoportante para luces hasta de 7 metros, que permite, además, el recubrimiento lateral como de punta con lo que se pueden construir cualquier superficie aplicando la misma técnica de ensamble que para las chapas ancladas comunes de asbesto-cemento.

CORTINAS DE ENROLLAR "REGULABLES"

MADERA "PINO NOBLE"
IMPORTADA DE U.S.A.

CORTINAS DE ENROLLAR

de maderas seleccionadas

PINO CLEAR NORTEAMERICANO

(secado a horno)

ALERCE CHILENO

PALO BLANCO del país (calidad especial)

"VENTILUX"

Persianas plegadizas de aluminio y madera

Suc. JUAN B. CATTANEO S.R.L.

CAPITAL \$ 4.000.000 -

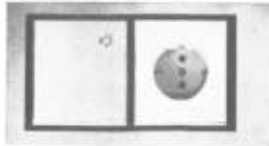
BAIONA 1422/32/36 T. E. 59-1655 y 7622

Interruptores y pulsadores "Gira"

Con la denominación "Gira", GESON —representante y distribuidor exclusivo— ha lanzado al mercado una línea completa de accesorios de la luminotecnia.

La programación "Gira"—presentada en la Hannover Messe 1972— está compuesta de interruptores, pulsadores, reguladores y enchufes, de origen alemán, e incluye además la cobertura de todo tipo de necesidades técnicas y de comodidad, giratoria y específica. La funcionalidad de armado de los componentes admite la armonización absoluta de los elementos armonizados entre sí, mecánica y eléctricamente.

Los componentes "Gira" no son de tipo convencional, tanto en su mecánica como en su diseño. El interruptor, por ejemplo, —igual que el pulsador— es del tamaño de la caja empotrada, pero de diseño de un "candado" por lo que su operación es como la de un "candado". Por el momento, se usa con la palanca de la mano del código, pero el mecanismo de la parte del cuerpo. Ambos —interruptor y pulsador— se pueden integrar con los símbolos: luz, timbre, puerta o complementariamente neutral. Es, opcionalmente, también, la iluminación de su superficie —68 x 75 mm— mediante una lamparilla de neón. Además, se provee el marco y capilla para empotrar.



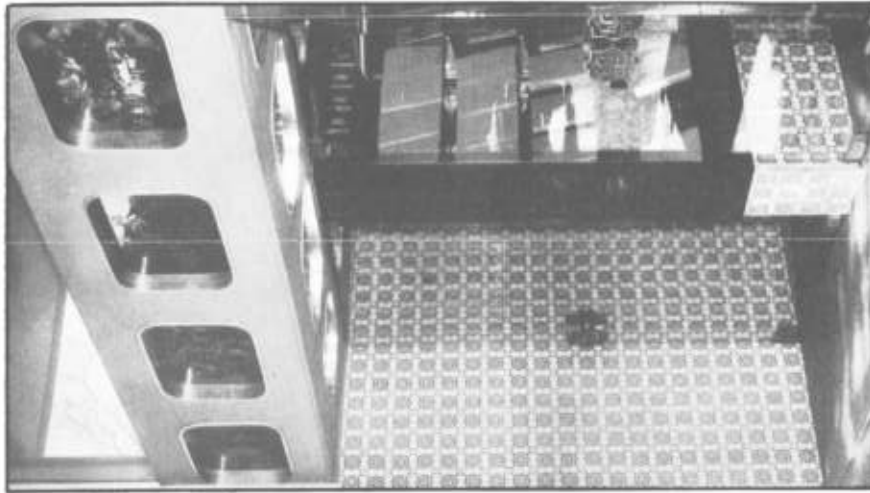
Funcionalidad y buena apariencia tienen los nuevos interruptores "Gira".

Elecciones en la SCA

El miércoles 29 de julio y hasta las 19 horas, de acuerdo a lo resuelto por la Comisión Directiva en su sesión del 6 de mayo p.p.d., se llevaron a cabo, cumpliendo lo estipulado en el Art. 70 de su Estatuto, las elecciones para renovación de la Comisión Directiva, Tribunal de Honor, Colegios de Jurados y Asesores de Concursos en Arquitectura y Planeamiento y Vocal Aspirante Titular y Suplente de Comisión Directiva para el periodo 1976/1977.

Se han presentado dos listas, una de ellas la encabezaba el Arq. Horacio Jorge Pardo y la integran: Vicepresidente 1º, Arq. Francisco J. García Vázquez; Vicepresidente 2º, Arq. Luis M. Morera; Vocales Titulares: Arquitectos Marcos Groisman, Juan Carlos Rodríguez, Carlos A. Méndez Mosquera, Celia E. Ursini, Carlos Coire, Juan O. Molinos, Félix Schmir, Justo J. Solsona y Roberto J. Miraga; Vocales Suplentes: Arquitectos Rodolfo P. Garso, Fernando Afalón y Elena Masius; Tribunal de Honor: Grupo "A", arquitectos Julio O. Ladizsky y Jorge O. Gernio; suplente Arq. Bernardo Bujorne; Grupo "B", arquitectos José M. Gassó y Josefina Santos; suplente Arq. Carmen Córdoba de Baliero; Grupo "C", arquitectos Gastón Freyer y Francisco J. Bultrich; suplente, Arq. Rubén Tomasov; Vocal Aspirante Titular: Sr. Sabel Mónica danvinsky, y suplente, Sr. Jorge A. Rodríguez. Titular, Arq. Ricardo H. Luna; suplente, Arq. Hugo O. Finkels.

La otra lista la encabezaba el Arq. Jorge A. Tognoli y la integran: Vicepresidente 1º, Arq. Mario Soto; Vicepresidente 2º, Arq. Osvaldo Bidinoti; Vocales Titulares: arquitectos Dante J. Schulman, Asierlin García Urzúa, Miguel Haberfeld, Clara Braun, Ricardo Lacasa, Eduardo Kaplan, José Kupersmit, María Abeucci y Francisco Lefis; Vocales Suplentes: arquitectos Mario Tempone, Myrlan Goluboff y Beatriz Goldstein; Tribunal de Honor: Grupo "A", arquitectos Angélica Barletta y Carlos Pinkus; suplente Arq. Alberto Schwarzbaum; Grupo "B", arquitectos Juan L. Peani y María Levinson; suplente Arq. Eduardo Zimmermann; Grupo "C", Arq. José Vitali y Florencia Alegre; suplente Arq. Ricardo J. Frigerio; Vocal Aspirante Titular: Sr. José Ricardo Chermi y suplente, Sr. Nilda Kapustin; Fiscales: Titular, Arq. Ricardo Chorny; suplente, Arq. Carlos Pinkus.



Artefactos de iluminación instalados en la librería H. F. Martínez de Murguía S. A. cuya arquitectura fue realizada por el estudio de los Arqs. R. Iannuzzi y G. Colombo.

modulor
s.a.l.c.

especialistas en iluminación han colaborado en el diseño, el cálculo luminotécnico y la fabricación e instalación de estos elementos, producidos en su planta industrial de Elpidio González 4068-70-84, Bs. Aires, Teléfs.: 67-8046/8047/8048/8049/8040.

SUBLIME

la cal que está en órbita!!

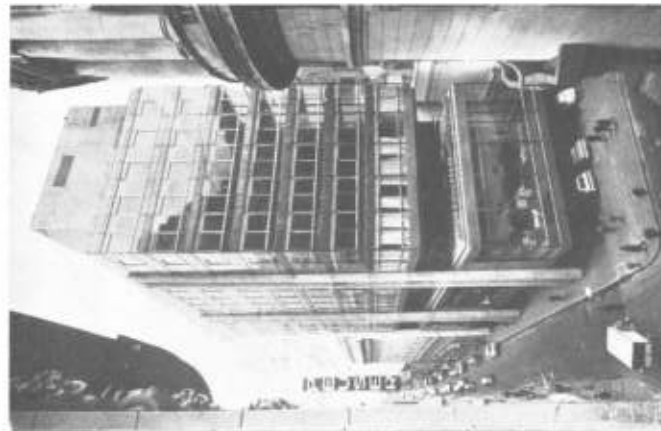


CAL AEREA HIDRATADA
EN BOLSAS
DE PAPEL TRES PLEGOS
CON 20 Kg.

PROCEDENCIA
CAPDEVILLE (Mendoza)

CORPORACION CEMENTERA ARGENTINA S.A.

Av. de Mayo 633 - 3er. piso. - Buenos Aires - T. E. 30-5581
C. Correo N° 9 CORDOBA - T. E. 36431-36434-36477
C. Correo N° 50 MENDOZA - T. E. 14338
Depósitos: PARRAL 198 (Ext. Caballito)



TALLERES METALURGICOS CAMPI

S. A. I. C. I.

MONROE 1328/36 - BUENOS AIRES - TEL. 73-0274/0353

CURTAIN WALLS INTEGRAMENTE CONSTRUIDOS EN
BRONZE PATINADO - HOJAS DE ACERO INOXIDABLE

CARPINTERIAS METALICAS DE AERO INOXIDABLE
Y DE ALEACIONES ESPECIALES DE ALUMINIO

CARPINTERIAS INTERIORES DE ALEACIONES
ESPECIALES DE ALUMINIO Y DE HIERRO

MARCOS Y ESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DE HIERRO

techos

ESTRUCTURAS - TINGLADOS - GALPONES

CONDE Y CIA. CONSTRUCTORA S.A. C. I. F.
Perú 84 6º P. - T. E. 33-9907 - 34-9466

Talleres: Blas Parera 3535 - Olivos

Trolliet desde 1894 es experiencia en construcciones metálicas



trolliet
construcciones
metálicas

técnicas de avanzada
garantía de estabilidad
maderas duras

Parquet Mosaico S.B.

ES-BE

Importado del Paraguay

viraró - lapacho - guatambú

ADMINISTRACION Y VENTAS: Marcelo T. de Alvear 584 - Tel. 31-0979

TERMECO

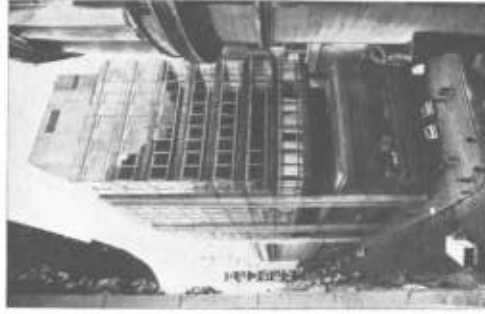
S.A.C.I.F.

Distribuidores para la Argentina de



Westinghouse Air Conditioning Division

Córdoba 657 - Tel. 32-6632/7425/5222 - Buenos Aires

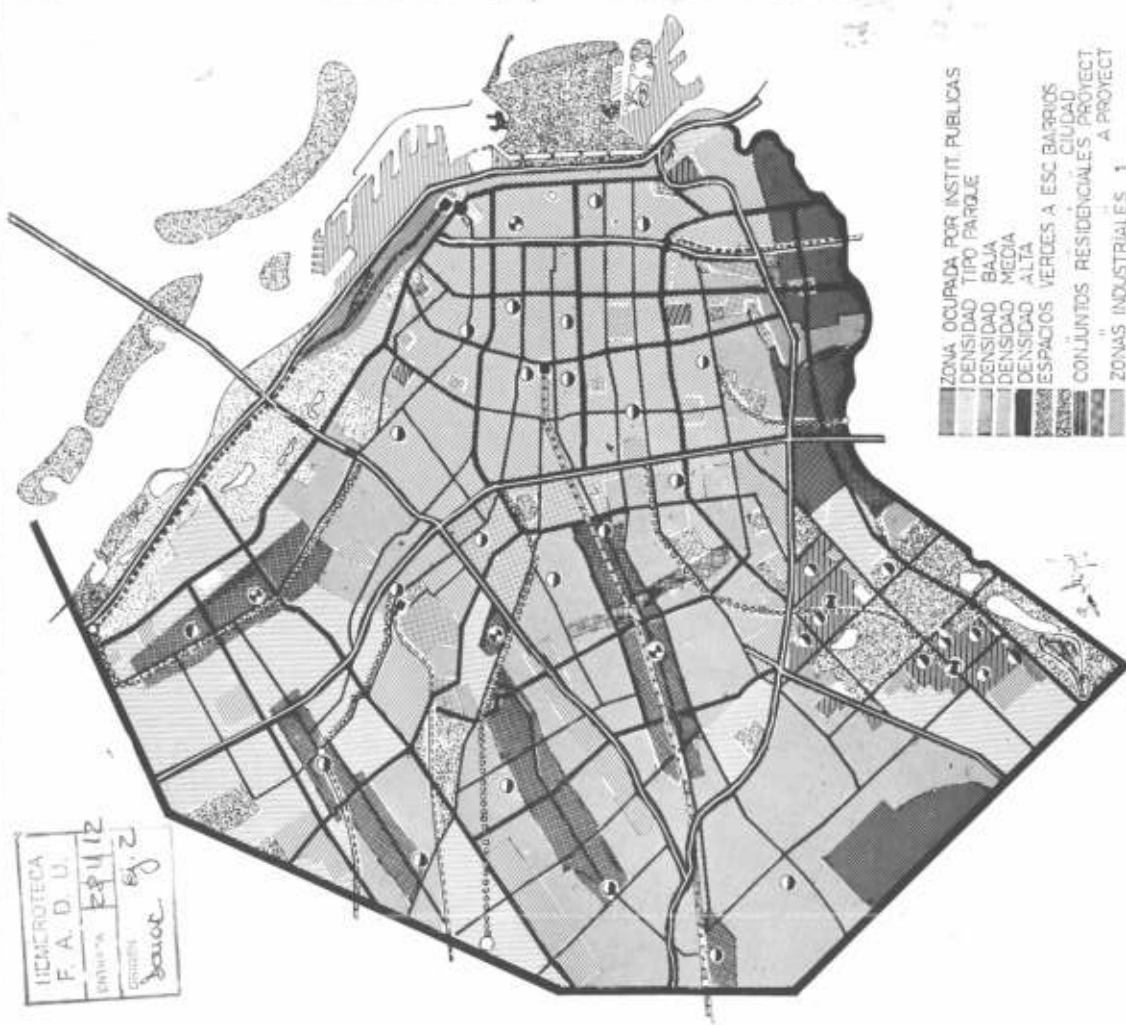


BANK OF AMERICA

Otra de nuestras
realizaciones en
acondicionamiento de
aire con:
Compresores Centrifugos

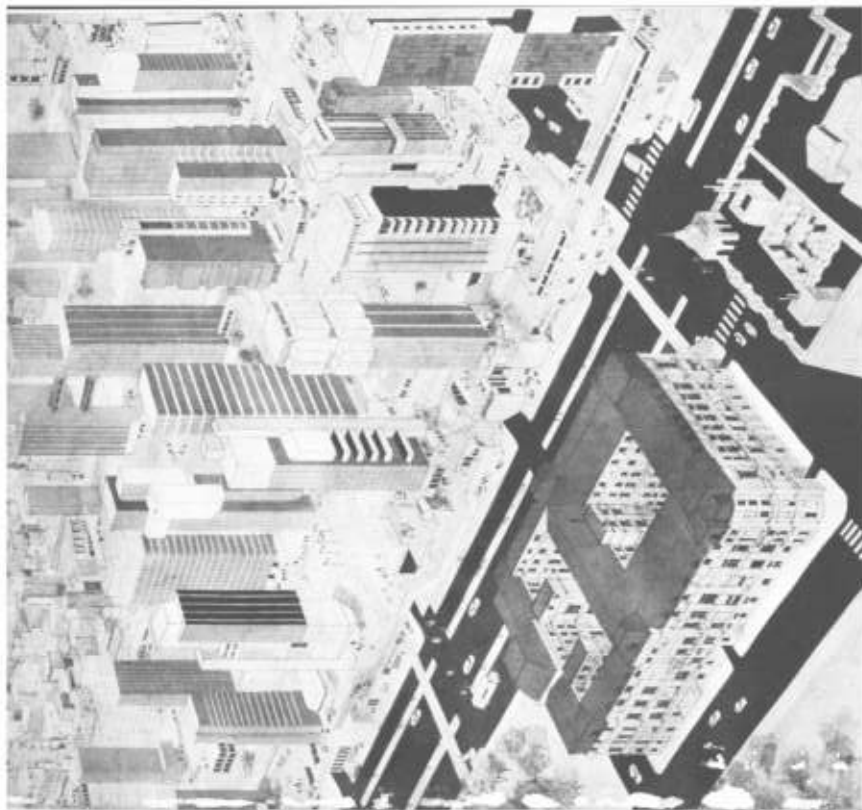
Westinghouse

BIBLIOTECA
 F. A. D. U.
 ENTREGA 88412
 COPIA 89.2
 DATE



- ZONA OCUPADA POR INSTIT. PUBLICAS
- DENSIDAD TIPO PARQUE
- DENSIDAD BAJA
- DENSIDAD MEDIA
- DENSIDAD ALTA
- ESPAZOS VERDES A ESC. BARRIOS
- CONJUNTOS RESIDENCIALES PROYECT. A CIUDAD
- ZONAS INDUSTRIALES 1 2
- ZONA PORTUARIA
- ZONA ADMINISTRATIVA
- RUTAS DE VINCULACION REGIONAL
- ESTACION MARITIMA
- FERROCARRILES EN TRINCHERA
- DE CARGA
- NUCLEOS PRINCIPALES
- SECUNDARIOS
- CENTROS DE ZONAS
- CONJUNTOS RESIDENCIALES
- TERMINALES
- SUBTES PROYECTADOS

Este plano es una primera de re-
 vista. Se trata del nuevo Pla-
 no Director que reemplaza y es-
 tablece notables cambios sobre el
 anterior. Ha sido trazado sobre
 una dispositiva ampliada que se
 tomó hace pocos días del original,
 el cual todavía no se dio a pu-
 blicidad.
 Consideramos que el esfuerzo (re-
 pedido en el suplemento con los
 dibujos y la planta de Cosanera
 Sur) era necesario para dar a los
 lectores una idea acabada del ac-
 tual Plan Regulador.



Este suplemento fue posible gracias al apoyo financiero de la Municipalidad de Buenos Aires. El Plan Regulador, Director, Arq. Hector O. Linares; subdirector, Arq. Luis Vicens; coordinador general, Arq. Carlos A. Linares; jefe de oficina, Arq. Enrique Rodríguez; jefe de Uso del Suelo, Sr. Roberto Aguirre; jefe de Estudios, Sr. Carlos Aguirre; jefe de Estudios de Transporte, Ing. Orlando Marchini; jefe de Promoción y Divulgación, Sr. Juan Carlos Ringel.

Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires



BIBLIOTECA

"El conflicto entre libertad privada y responsabilidad pública se hace cada vez más agudo en todas las sociedades modernas. La brecha debe incluir a todas las que están comprometidas en el diseño de la vida moderna. El conflicto se entiende por aquellos que se encargan de ese trabajo."

S. CHERMAVEFF - C. ALEXANDER en "Comunidad y privacidad"

"A largo plazo el más importante resultado puede muy bien ser la introducción de un concepto de ser según lo a la Convención Europea de Derechos Humanos, que garantiza el derecho de cada individuo a disfrutar de un nivel de bienestar sano y no degradado. Este

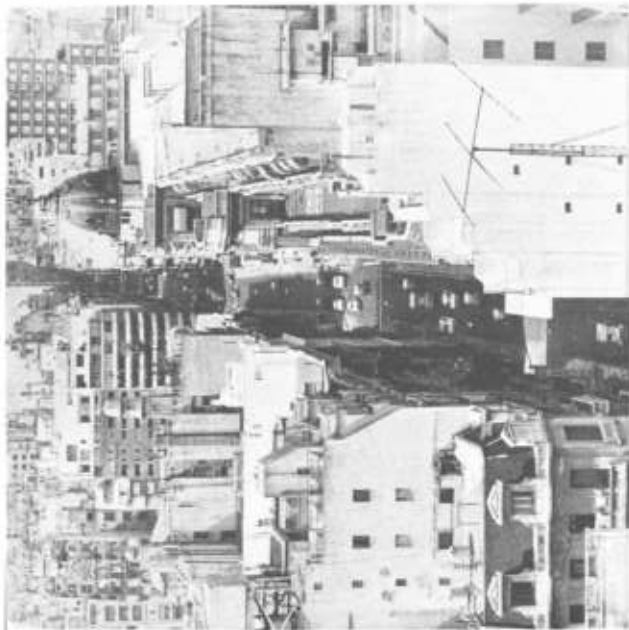
artículo garantizará el derecho a respirar aire y beber agua razonablemente libre de polución, el derecho a la salud, el derecho a la vivienda y el derecho de disponer de un acceso razonable a las costas y al medio ambiente. El artículo 13, por los gobiernos miembros del Consejo de Europa, la Convención permitirá a los ciudadanos europeos recurrir a la Corte Europea de Derechos Humanos, si los gobiernos no cumplen con el cumplimiento de este artículo."

J. y J. M. DAVIDSON

Informe de la Conferencia Europea de Conservación, Strasbourg, 1970. Publicado por el European Planning Institute, March 1971, London

"El derecho a estar libre del ruido..."





"Túneles de ensayo de gases tóxicos..."

El Plan Regulador

La Dirección General del Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires, presenta en esta entrega una serie de apreciaciones sobre el futuro de la ciudad, sus problemas y la solución a los mismos.

Tanto la cita de Chernomajeff-Alexander como la de Von Neuman, se refieren a la responsabilidad política y privada que, desde los años treinta, se le atribuye a los Estados Unidos, como a los países europeos, en el desarrollo de la ciudad y en el uso del tiempo.

Desde el reciente discurso del Presidente Nixon dirigido al Congreso de USA proponiendo un programa de 27 puntos para el desarrollo de la ciudad, hasta las conclusiones de la European Conservation Conference, nos encontramos frente a los mismos llamados a la acción: el desarrollo de la ciudad en un medio ambiente saludable y deteriorado.

Buenos Aires —y ciertamente toda la región metropolitana— como seguramente el resto de las grandes ciudades del mundo, se enfrenta a una "zona de emergencia", si se considera que en la ciudad de Buenos Aires, en 1970, los habitantes que viven dedican 1/5 de su tiempo productivo a trasladarse

a su lugar de producción (11 días laborales por semana), no tienen acceso a la costa, no tienen acceso a la zona de recreación, del peligro que representan las aguas contaminadas, las han habitado playas donde camiones, camiones, así lo manifiestan, en la ciudad de Buenos Aires, cada vez más estancada —se asemejan más a túneles de ensayo de gases tóxicos y túneles de ensayo de gases tóxicos— por decisión política, por decisión política, por decisión política, en estas vías lo único que es prácticamente imposible hacer es circular;

donde más del 50 % de las locales (entre ellas, las de la ciudad de Buenos Aires) y 7 ó 10 por ciento de altura y donde a las fuertes emanaciones tóxicas de los vehículos se agregan las de los edificios, los edificios de residuos que por su mal manejo y el gran promedio de días húmedos hace difícil la existencia casi permanente de una gran cantidad de residuos en la ciudad.

Si se piensa en las implicancias político-sociales de este fenómeno, y si se piensa que la presente generación de argentinos que se enfrenta a este problema, es la generación que se enfrenta a este problema, seguramente se podrá declarar a las mismas políticas de emergencia, e implantarlas en estas condiciones, para la solución de estos problemas.

evolución se redujo a 4.500 vehículos anuales. Sin embargo a largo plazo se prevén incrementos anuales crecientes.

De las cifras totales el porcentaje importante corresponde al item autoservicios. Para ciudades como la de Buenos Aires, el con un serio déficit en su estructura via, el automóvil individual no significa, en términos globales, una solución, sino un agravamiento del ya muy serio problema de congestión de tránsito.

de congestión de tránsito.

Toda la problemática descripta más arriba configura una situación cuya característica fundamental es la congestión.

Este problema además se caracteriza por presentar adaptaciones localizadas en algunos centros que no responden a características funcionales, sino a otras motivaciones (prestigio, intereses, comodidades, etc.).

Por los factores más arriba descritos, se ha encarecido un estudio arrematado a integrar una Ciudad en la cual la localización

tróger una Ciudad en la cual la localización de la masa edificada siga pautas funcionales en relación con la accesibilidad por transporte público masivo. La capacidad poblacional ha sido formulada en 6.000.000, considerando la posibilidad de ciertas áreas de recibir más población y disminuir las centrales, así como la posibilidad de utilizar en estas mismas áreas

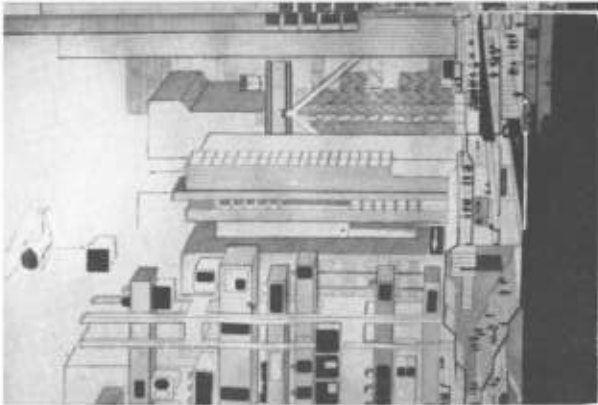
Y depusmar las centrales, así como la posibilidad de utilizar en estas mismas áreas la infraestructura existente, y dando a la vez un coeficiente de seguridad aceptable y compatible con necesidades que al bien con ellas, como corresponde a una gran metrópoli, no llegan —como lo hacen actualmente— a niveles de congestión. Por otra parte, las delimitaciones de volumen edificable resultantes, indicarán planes en la construcción ambiental.

¹⁰Una situación cuya característica principal es la congestión.



Area Centro

1 - Características actuales



El Plano Director de la Ciudad de Bogotá para el año 1960, define como Área Centro las manzanas delimitadas por las Avenidas, Corobá, Leandro N. Alem, de Mayo y la calle Carlos Holguín. Este sector presenta la mayor concentración de actividades económicas del país, motivada por la dependencia y relación con los usos gubernamentales y académicos a los edificios, hoteles y corporación.

Por ello presenta las características comunes a otros tipo de centros, es decir, las áreas centrales metropolitanas, cuyos edificios presentan características de bancos, finanzas, hoteles, seguros, esparcimiento, etc. El entorno influencia a escala regional, nacional e internacional. Se caracterizan por tener las mejores casas, hoteles de lujo, las mejores agencias de cambio, el 70 % de las compañías de seguros.

En cuanto a características de edificación edilicias, como alrededor del 70 % de los edificios son anteriores al año 1950 y el 40 % de las torres tienen más de 10 pisos. Las edificaciones de iluminación y vistas (presopadas) además por la alta trama de calles) son de gran importancia. Los edificios suman el ruido y gran producción por los vehículos que no pueden ser apropiados por la inderogable trama viaria.

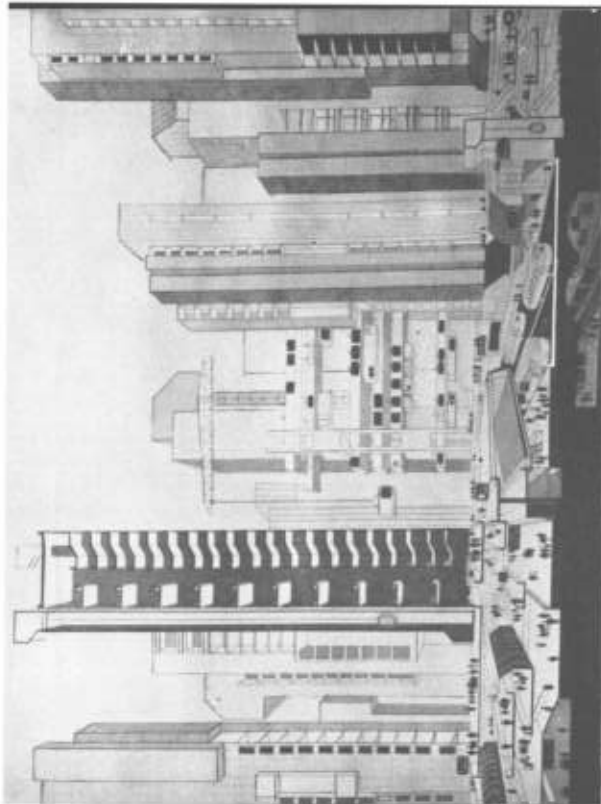
Las grandes torres, torres en altura por los altos valores de aprovechamiento del predio que se aplican en las construcciones nuevas, y que en consecuencia se aprovecha de los mismos cuando se entre mediana.

hacia 20 en los casos de torres. La gran actividad que el Área Centro presenta, contribuye a incrementar la presión vehicular y de actividades económicas, motivada por la actual estructura circulatoria, en alto grado de congestión.

Las actividades que se desarrollan en el centro de Bogotá, motivadas por la alta actividad, una asociación de tipo ecológico, con requerimientos de concentración. Las actividades económicas, que se debe solucionar las requerimientos que dicha concentración implica, con los consiguientes problemas para peatones y vehículos.

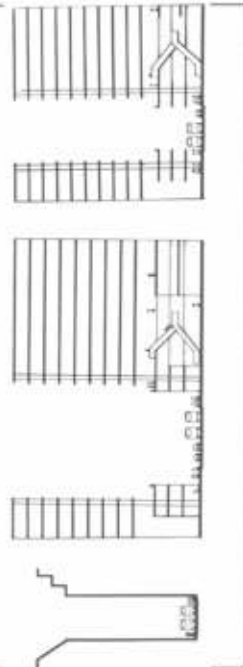
Los principales puntos de conflicto del sistema son:

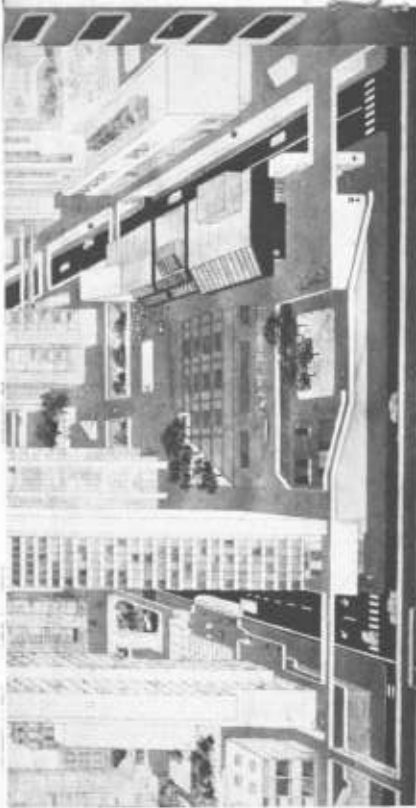
- 1—Calle punto de intersección de la grilla es un factor de reducción de la capacidad del sistema, el que sumado al conflicto vehicular-peatón, reduce la capacidad total a menos de la mitad.
- 2—La casi totalidad del área posee vías con solo 2 carriles de circulación, obstruidos por las paradas de transporte público y la entrada y salida de garajes.
- 3—La contradicción entre la mayor capacidad de circulación que posee el mayor volumen vehicular Norte-Sur, y la gran capacidad de los espacios de estacionamiento que invade —con salidas concentradas de vehículos— reduce la capacidad del sistema para su evacuación.



El dibujo de abajo muestra a la izquierda una estrecha calle actual y la propuesta de calle ensanchada y con áreas verdes. A la derecha se muestra una calle sin ensanche y con retro en vereda de planta baja. El comercio podrá permanecer en el segundo y así se logra un mejor uso del espacio urbano. Se sugiere una vía de circulación vehicular en

dos niveles. Esta propuesta (ver perspectivas arriba y página siguiente) señalada en el gráfico anterior, muestra el uso de patios interiores y la imagen optimizada de la "torta" entre medianeras. La pista peatonal se deslinda por medio de jardines y se protege a través de todo el área.





En síntesis, la vieja trama urbana, que al principio tuvo un adecuado funcionamiento, dada la baja densidad de edificación, se ve hoy sometida a una excesiva presión en el uso del suelo motivada por la intensa explotación de los terrenos. Los edificios ya no pueden albergar 3 ó 2 pisos de edificación como, en algunos casos, llegó a ser 10 ó 20 veces mayor.

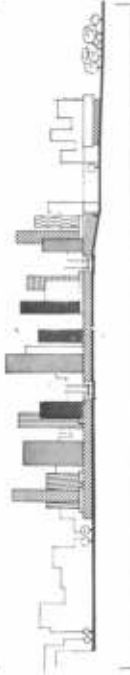
2 - Propuesta

La propuesta pretende dar una solución global a los problemas de circulación, canalizando la obra privada en el Área de Intervención, para dar origen a una nueva estructura física del urbanismo, que permita alcanzar a nivel $\pm 0,00$, interconectada entre manzana y manzana por puentes, y a cuyo nivel se inicia el desarrollo de las actividades comerciales y de servicios. Por sobre esta plataforma las construcciones serán en torre. Se consigue así, no sólo integrar el nivel de circulación peatonal, sino también el nivel de circulación vehicular, con que se crea la posibilidad, para un futuro más lejano, de establecer un nivel vehicular intermedio, entre el $\pm 0,00$ y el $\pm 3,00$, con la superficie será destinado a uso peatonal. Desde el nivel $\pm 0,00$ se accederá a la plataforma por medio de rampas y escaleras. Se propone también el ensanche de las Vías Norte-Sur y de Este-Oeste, y un ensanche restringido hacia el punto bajo en el resto de la Calle Florida.

que la promiva, con la grave imprevisión de dejar la calle y la vereda con el espacio ancho colonial. Desde el punto de vista urbano, el Área (110 Ha.), y salvo la calle Florida, carece de recintos urbanos que sirvan de lugares de reunión y actividad, y además, el espacio vacío sólo cuenta en su periferia.

La nueva estructura propuesta necesitará un paso importante para tener vigencia, en realidad, constituye un elemento de integración con el resto de la ciudad. Mientras tanto se proponen etapas sucesivas de ordenamiento del tránsito, que usen como eje de desarrollo para el uso de la calle Florida, y que permitan el tránsito colectivo y otros —en horario restringido parte del área bancaria— al uso peatonal exclusivo. Esto hasta tanto se logre la integración de la nueva estructura urbana y realizando los ensanches de calles propuestas.

Con el mismo criterio y hasta que la estructura física propuesta pueda ser canalizada, se propone restringir en parte el acceso de vehículos privados a grupos dentro del área, manteniéndolos en las zonas de tránsito colectivo. Se propone la instalación de playas de estacionamiento a varias niveles en las Ardas, a de Julio y Leandro N. Alem, y la instalación de estacionamiento motorizado en Roque Sáenz Peña.





Parque Almirante Brown

De este sector hemos publicado en el número 464 el conjunto urbano Lugano I y II. En próximas ediciones se desarrollarán otros aspectos del área.

El área que luego será denominada, ha sido planificada por la Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, para ser utilizada como zona de expansión de la ciudad, al momento de comenzar la tercera etapa del desarrollo urbano, denominada "Baldío de Flores", cuando transcurra el tiempo necesario para la absorción durante muchos años en las áreas ya edificadas, de la mano de obra que se necesite para el desarrollo de las actividades agrícolas para su sustento. Tratándose de tierras baldías, fácilmente inundables por la falta de drenaje natural, han sido para el caso, las zonas de expansión de la ciudad las favorecidas la implantación de las viviendas precarias (Villas Miserables), que se han desarrollado en los alrededores de las zonas de expansión de la ciudad, y en las zonas andénas de Villa Soldati y Villa Luro que son las zonas con mayor crecimiento poblacional, coincidente con el crecimiento y desarrollo de la vivienda. En estos sitios, acumulados durante largo tiempo, se han desarrollado actividades de equipamiento comercial y de servicios.

Considerando que, los 1.436 hectáreas que ocupa el parque Almirante Brown constituyen aproximadamente la décima parte de la ciudad, el Plan Regulador ha incluido como una de sus más antiguas metas, la recuperación de estas tierras mediante su saneamiento y su integración al contexto urbano.

El plano Pico del Parque Alvarado, cuyo estudio se comenzó en el año 1951, fue aprobado en el año 1967 y contiene los lineamientos generales para la urbanización del área.

Las obras de saneamiento, actualmente en las terminadas, comprenden el alcantarillado del arroyo Coahzlec y el embalsamiento del arroyo Coahzlec que aseguran el drenaje del área y dos pozos regulados.

El programa prevé destinar la mayor parte de la superficie al uso recreativo, dada la alta producción de áreas verdes en la Capital Federal (unos 1.100 hectáreas por superficie parqueadas deportivas, culturales, etc.) proyectándose en el resto, los grupos residenciales nucleados en varios conjuntos.

Estos dos grupos —Lugano y el otro— estarán equipados con armas especiales, especialistas que constituirán centros de alto nivel de atención y de equipamiento completo de elasticidad para los servicios tanto para los nuevos habitantes como para los

Si bien fueron proyectados originalmente para alojar a los habitantes provenientes del área y de su zona de influencia, en la actualidad se ha previsto la ubicación en los mismos a familias procedentes de áreas de renovación urbana actuales y futuras como en el Av. y de Jellio, Barrio Sur, etc., en estos conjuntos residenciales.

proporcionados dentro de los lineamientos de las políticas más actuales, la siempre estar basada de las actividades comerciales, servicios, comercio exterior, guerrillas y escuelas primarias, secundarias por áreas geográficas y a corta distancia. Está asimismo previsto el equipamiento comunicacional completo de cada centro, la integración de la circulación con el transporte y la vehicular de la circulación local y regional y las necesidades futuras de centros encastros, secundarios, terciarios, bien encastros, etc.

Es por ello que se han destinado en el parque Alto Brown espacios varios para obras efímeras de mayor radio de influencia como ser los Universidades, un Hospital Regional, Centros Religiosos, Teatros, Museos, etc. que darán al mismo un carácter más permanente.

Los conjuntos residenciales programados para la zona, responden a los estudios socio-económico del área y su entorno, manifestándose especial cuidado en la determinación de las densidades, del equipamiento necesario y de las normas para el diseño de los mismos.

El planeamiento integral de este sector llevó a incluir áreas para parques industriales, zonas de cultivos de alta tecnología, zonas de recreación, zonas de vivienda, zonas de comercio y zonas de servicios. El objetivo es reducir las localizaciones en forma dispersa en el resto de la ciudad, su ubicación sobre la zona, permitir la integración de las actividades y reducir la necesidad de transporte. Actualmente este anteproyecto de planeamiento integral de la zona es el único en su especie en la ciudad y en avanzado estado de ejecución, tanto en lo que se refiere a la elaboración del plan de planeamiento, como a su realización.

Se ha terminado la construcción de dos de los grupos de vivienda proyectados. Los habitantes de los dos conjuntos del barrio de San Luciano y el barrio de San Juan de los Rios, en la ciudad de Lima, ya han comenzado a recibir las llaves de sus viviendas. La ciudad tenía de control, recepción periódica y actualización de los proyectos de viviendas, así como el estudio y el desarrollo de cada uno de los asentamientos constituidos. El proyecto será la tarea a afrontar a fin de hacer llegar a cada habitante de la zona la realización de obras de mejoramiento de la vivienda, como la construcción de la vida urbana.

La implementación integral y la coordinación de los trabajos con los recursos necesarios para su realización, son algunas de las claves para el logro de estas metas. Y de su compatibilización y continuidad dependerá el éxito de este primer proyecto integral de renovación urbana en gran escala que vincula la Municipalidad con la Ciudad de Buenos Aires.

Area Costanera Sur

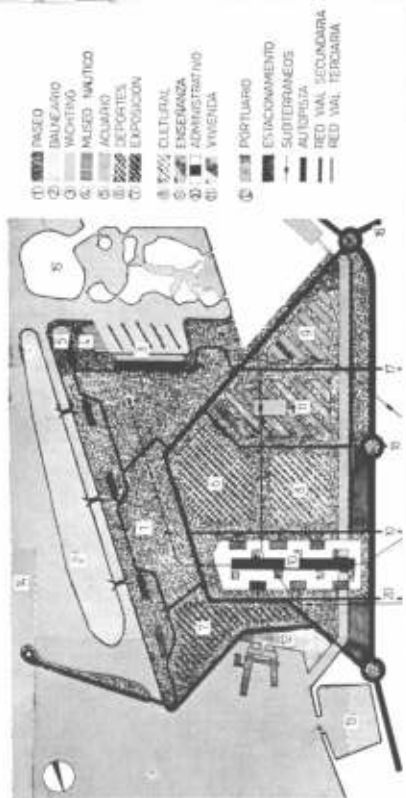
El déficit de espacio verde por una parte, y el crecimiento desmedido del centro de la ciudad por otra, han hecho surgir la idea de utilizar una zona periférica para el desarrollo urbano. Se considera como punto de partida para la solución de estos problemas y de otros se mencionan dos áreas de desarrollo y abasistencia cercanas al centro de la ciudad, de la inadecuada localización de un gran número de edificios administrativos y de la necesidad de encontrar parcelas en las cuales puedan implantarse conjuntos coherentes dentro del tejido actual. La necesidad de la creación de una nueva zona que convenientemente plantificada y rodeada a los requerimientos del programa de desarrollo urbano, especialmente en su carácter de prestadora de servicios.

Entonces, se ha resuelto anexar al suelo urbano existente una zona de terreno sobre el Río de la Plata de aproximadamente 400 Ha., integrándose con el tejido urbano existente. El nuevo Puerto Madero, ya establecido y que la ciudad y su crecimiento se ha programado para esta zona un destino exclusivamente de recreación y esparcimiento tanto físico

como cultural, la misma podrá albergar en pequeña proporción áreas administrativas de uso específico, edificios culturales, edificios para exposiciones internacionales y edificios culturales y deportivos de diversa índole, estables en cuanto al uso y al carácter, pero flexibles en cuanto a las múltiples vías de circulación tanto a nivel como subterráneo que convergen a esta zona periférica. El proyecto de una importancia futura de primer orden como punto de partida para la solución de los problemas de desarrollo urbano de la ciudad.

Basada por la futura autonomía cabecera cercana a los intercomunicadores que la unirá con las principales avenidas que atraviesan la ciudad, el proyecto es tan excepcional que permitirá transformarla con el curso del tiempo en un elemento de primera categoría a nivel metropolitano. Tanto en su carácter de zona de recreación, cuantitativa y de distribución de los espacios verdes con que cuenta la ciudad, como en su carácter de zona de desarrollo urbano, el proyecto es tan excepcional que permitirá transformarla con el curso del tiempo en un elemento de primera categoría a nivel metropolitano. Tanto en su carácter de zona de recreación, cuantitativa y de distribución de los espacios verdes con que cuenta la ciudad, como en su carácter de zona de desarrollo urbano, el proyecto es tan excepcional que permitirá transformarla con el curso del tiempo en un elemento de primera categoría a nivel metropolitano.

Así se transformará el Puerto Madero. Los puntos numerados no girados señalan: 13) Dársena; 14) Río de la Plata; 15) Ciudad deportiva; 16) Calle Brasil; 17) Avda. Independencia; 18) Avenida Belgrano; 19) Calle Rivadavia; 20) Avenida Corrientes.



Circulación y Transporte

El trazado y características de la red vial actual de esta área metropolitana es insuficiente para responder a las necesidades actuales de la zona.

Esta red tiene un sentido convergente hacia la Ciudad de Buenos Aires heredado de la época colonial, no constituyendo un sistema adecuado a las necesidades actuales del área, ya que está formada por vías inconexas; desarrollando solo un tramo que las vincula directamente: el Av. Paz.

Las características físicas de estos usos son inadecuadas a los volúmenes y tipos de tránsito que deben soportar dentro del área, pues sus anchos son insuficientes y en su mayoría son de tipo secundario. Se debe mejorar la señalización de las actividades, tanto comercialmente, que debido al tránsito y estacionamiento, que generan impiden la circulación fluida. En muchos casos, las actividades comerciales se encuentran en un espacio inadecuado y los trabajos callejeros se realizan en las veredas urbanas, provocando una mala imagen del barrio, local y regional, que se debe mejorar. Quedan exceptuadas las actividades de tipo crítico, las actividades de tipo crítico, las actividades de tipo crítico, las actividades de tipo crítico.

En los años 1950 en adelante viene creciendo en forma cada vez más acelerada, y las servicios de transporte público insuficientes para el mayor uso del automóvil para los viajes dentro de Buenos Aires provocando congestión en las rutas de acceso durante las horas pico. En consecuencia, se requiere que las ciudades del ámbito céntrico, debido a que sus habitantes fueron atraídos para comprar viviendas en las zonas periféricas, tengan que pagar otro tipo de impuestos, tales como el impuesto a las sucesiones de la construcción, el estacionamiento de vehículos para el que no fueron previstos los espacios, y el impuesto al tránsito, mismo en las vías de circulación con las consecuencias inconvenientes de reducción de la velocidad y aumento de los accidentes de tránsito, por medidas necesarias.

Con respecto al transporte público, la situación actual también es delicada. Se utiliza una gran variedad de vehículos: autobuses, en su mayoría microbuses de poca capacidad y vehículos particulares, como minibus y coches particulares. En los últimos años, el Capital Federal comenzó a desarrollar una línea de ferrocarriles que vinculan Buenos Aires con su área metropolitana, solo que la misma está atravesada por cuatro líneas de ferrocarriles de largo recorrido. Como consecuencia, menor flexibilidad del servicio. A esto hay que agregar que salvo a los tranvías, en todo su recorrido las líneas ferroviarias no tienen una sola parada, por lo que el tiempo de traslado es considerablemente largo, lo que constituye un elemento más

Dentro de los límites de la Capital Federal el transporte público de pasajeros se realiza casi fundamentalmente por el típico "colectivo", de baja capacidad transportativa aunque con gran flexibilidad de movimiento en el tránsito ciudadano, operando actualmente 234 líneas de las cuales 8 operan con ámbitos por una capacidad de alrededor de 80 pasajeros, como máximo por unidad.

El transporte de gran capacidad se realiza por medio del ferrocarril subterráneo. Las 5 líneas de subterráneos que existen forman una red que permite transbordos entre todas ellas.

Aunque la superficie que cubre es pequeña, el túnel tiene un recorrido total de 37 km. El ferrocarril a nivel desamonta una función importante en el transporte masivo dentro de los límites urbanos, supliendo al subterráneo, en especial en las zonas Norte y Oeste de la ciudad.

Ante la situación fuertemente descrita surge la necesidad urgente de planificar la circulación y el transporte de toda el Área metropolitana, paralelamente con la planificación del uso del suelo del que el tránsito y el transporte son resultado.

- a) Lograr un sistema vital integral teniendo en cuenta toda el Área Metropolitana y no sólo la ciudad de Buenos Aires.
- b) Definir los trazos de aquellos caracteres que aún no están fijados las características físicas que deberán tener, de acuerdo a las demandas de tránsito y con previsión de futuro en cuanto a número y nuevas posibilidades tecnológicas.

c) Clasificación vial de acuerdo a la función, reglamentando el uso de las zonas de borde.

b) Planear el sistema ferroviario metropolitano y el subterráneo de la ciudad en forma que se complementen y no estén en competencia con el vial, sino integrados con éste último, utilizando al máximo su calidad de elemento conformadores de las áreas urbanas.

Acorda con estos criterios resultados necesarios para diversos estudios que posibiliten obras capaces de responder las demandas urbanas regionales.

A. errata metropolitana la construcción de la autopista cabecera que correrá paralela al Río de la Plata, posibilitando el reordenamiento de las zonas inmediatas a la Capital y conformadas y la creación de nuevas áreas de expansión.

Otro aspecto de ineludible necesidad es el de la delimitación y el control del territorio urbano, para permitir la construcción de una ciudad compacta y tortuosa. Camino del Cinturón que permita conectar todos los accesos a Buenos Aires como así mismo una franja vial vinculada a las importantes localidades del área sin afrentar la Capital Federal. Constatando el alto grado de congestión que se produce en el acceso a la ciudad, se decide cooperar a una 60 kms. de la ciudad, es decir, en la zona de la zona de influencia, para permitir la vinculación de estas zonas con el centro de la ciudad, que se transita se interfiere con el metro y el transporte.

Asimismo, la necesidad de un nuevo trazado para el acceso Oeste, es activo, pues la Avda. Olivares ya no cumple esa función, habiéndose transformado en una avenida urbana, con largos alineamientos comerciales en sus bordes y con una importante circulación local en los centros y las localidades que atraviesa.

La construcción de un nuevo acceso Sur mejorará las actuales rutas 1 y 2 y liberará el tránsito regional que accede a Buenos Aires, por las Avdas. Corraque y Mitre, esta última, que como el caso de la Avda. Rivadavia ha transformado en una avenida ancha.

mente urbana y la primera muestra una fuerte dependencia al surlo en poco tiempo. Este nuevo acceso se prolongará cruzando la ciudad y a través de los barrios que rodean la zona central, entre las denominadas autopistas central, este y oeste, límites de las zonas definidas como "Carreteras de Acceso Norte", "Municipio" continuándose con el "Acceso Norte", el que empalma con la ruta 600 y la "Autopista Interamericana". Esta vía que forma parte

(segue en pág. 13)

Accesos ferroviarios

1. Metodologia

El estudio de los accesos inmobiliarios tanto en su penetración como en la ubicación de las estaciones ha sido efectuada clasificando su corriente en tres clases:

- 1) Transporte de Paquetes de media y larga distancia (transporte territorial y extraterritorial).
- 2) Transporte de Paquetes de líneas urbanas y suburbanas, (transporte metropolitano carrido y abasto).
- 3) Transporte de mercancías.

Se ha partido del análisis de la evolución demográfica, económica, tipos de vida en el

cola y sus prospección hasta el año 2000, también se ha realizado un trabajo de investigación prospectiva para determinar el probable porvenir de los distintos medios de transporte

De las tres clases en que se ha agrupado la corriente de transporte se ha realizado hasta el presente el estudio del transporte de pasajeros de media y larga distancia y el transporte de carga. Sobre el transporte de pasajeros metropolitanos recién se ha comenzado el estudio, por esta razón, para este transporte se darán únicamente orientaciones para las situaciones.

1. Transporte de Pasajeros de Inicia y Targa

distancia territorial y extraterritorial).
Los análisis efectuados han permitido establecer como evolución más probable, si el ferrocarril se actualiza y organizativamente, de la cantidad de pasajeros despatchados por las estaciones terminales ferroviarias de la ciudad de Buenos Aires la siguiente serie cronológica:

Año	Millones de pasajeros
1978	87
1979	87
1980	132
1981	136
1982	158
1983	250

Estas cifras indican que su movilización pueden ser efectuada por una o dos estaciones ferroviarias sin que presenten problemas irremediables ni al sistema ferroviario, ni al sistema de distribución de la ciudad.

(Voluntarily the police, 127)

características de aduana, conjuntamente con la Central, serán los elementos rectores de des-
centralización de Buenos Aires, fundamentales para la nueva conformación urbana del Área
Metropolitana.

Estos dos autopistas, conjuntamente con la Avda. Perito Moreno, provocaron el Acceso Oeste, la principal vía de comunicación con el interior de la provincia de Buenos Aires. Justo, terminaron un camino de diez kilómetros, que se prolonga hasta la zona de la estación de ferrocarril de la zona central de Buenos Aires.

En cuanto al transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires, aun no se propuso ninguna solución para se acerca el resultado del estudio de flujo de tráfico que actual-

A ese estudio deberá seguirle un Censo de Origen Destino, sin el cual toda propuesta de Sistema de Transporte carecerá de la base secreta que garantiza su eficiencia.

Se ha adoptado la solución basada en el entronqueamiento de dos estaciones terminales y pasajeros de línea general para ello se han tenido en cuenta los siguientes factores:

- 2) La estructura actual de la red ferroviaria.
- 3) La posibilidad de aplicación de las nuevas y futuras técnicas de transporte.
- 4) La vocación del ferrocarril con los distintos medios de transporte urbanos y automóviles particulares.

Las estaciones elegidas son Plaza Constitución y Retiro, convenientemente remodeladas las parrutaciones. Sur y Norte.

La penetración por, sobre la misma época, que el actual, sobre el F. C. local, entre como punto de partida la actual estación de Puzos. Comenzaron así el trayecto como la línea entre esta estación y Temper, nudo de la línea del F. C. local, la desviación para ir a la zona del F. C. local, a través de la zona de la zona de las poblaciones.

La penetración fuerte comenzó la actual zona a la del acceso del F. C. Belgrano con estación terminal en la zona de Beltré. Esta penetración cedió las características de la zona, entre desdoblarse a nivel de la zona,

La estructura actualizada que considere la explotación de las prestaciones de las actuales líneas de los FFCC. Mtro. San Martín, requiera, Sarmiento y ex. Compañía General de las respectivas estaciones terminales de Mtro. Larco, Once y Estación Buenos Aires. Asimismo, un conjunto de modificaciones, necesariamente, un conjunto de modificaciones, la conformación geométrica de la red ferroviaria y en la organización de este sistema de transporte, como las que sugieren

a) Configuración geométrica. La vinculación de las redes que acceden a Buenos Aires, la que debe lograrse en el área exterior de la ciudad de Buenos Aires, es necesariamente indispensable para la concreción de esta solución.

Esta comunicación puede lograrse por intermedio de las líneas aéreas y por vinculación de los distintos focos en las áreas y por concentración de las distintas redes, ubicados en el interior del área barrida por la actividad, en el límite exterior de la zona de influencia.

El tipo del sector de 100 km. de longitud con centro en Buenos Aires. Al trazar las colonias para el transporte de carga.

[illegible]

c) Estaciones. Las dos estaciones adoptadas requieren un tipo de construcción diferente de la que se requiere para las estaciones de la línea de la Compañía. La construcción de la estación de la Compañía requiere un tipo de construcción diferente de la que se requiere para las estaciones de la línea de la Compañía. La construcción de la estación de la Compañía requiere un tipo de construcción diferente de la que se requiere para las estaciones de la línea de la Compañía.

Figure 10.10a (p. 18)

El estudio del transporte de carga que se realiza entre Buenos Aires y resto del país ha sido efectuado clasificando la corriente en tres tipos según el tipo que la genera. El transporte de carga de socio puerto de Buenos Aires y el transporte de carga de foco Área Metropolitana. Se han tenido para la adopción de las soluciones, los siguientes elementos.

- Teniendo en cuenta estas características se efectúan las siguientes proposiciones:

- c) Traslación de la actuales estaciones de carga ubicadas en la ciudad de Buenos Aires a los partidos limítrofes y en concordancia con la localización de las industrias necesarias del transporte ferroviario para el transporte de su producción y materia prima.

- Esta preposición traerá consigo modificaciones de la configuración geométrica de la red

1) Cambio de la penetración del P. C. Roca
puerto de Bs. As.

- 2) Modificación de las actuales plazas de clasificación,
- 3) Vinculación de las distintas redes que constituyen el sistema ferroviario argentino.

La adopción de estas modificaciones presupone un estudio técnico-económico por parte de la Empresa Ferroviaria y de la Secretaría de Transporte de la Nación.

A. Sistema Ferravialini.

Las soluciones para este problema deben ser el resultado de una íntima combinación entre los distintos medios de transporte público y hallar soluciones más variables para el uso del automóvil particular.

Dentro del terreno de lineamientos, al que debe responder un amplio y profundo estudio técnico-económico y urbanístico con vistas al futuro se presentan como más inmediatas y fáciles las siguientes modificaciones:

- 2) Prolongación de la línea B. de Subterráneos desde Lacrosse hasta estación Uruquiza (P. C. Mitre) (proyecto de Subterráneos de U. de C. As.) establece en esta estación Uruquiza, la estación de intercambio de los dos sistemas de metropolitano.

- 4) Construcción en alto nivel (en viaducto) del tramo del F. C. Roca comprendida entre plaza Constitución y Temperley y la correspondiente electrificación del F. C. Roca tiene, entre sus objetivos inmediatos, (véase anexo 15)

Industria

La industria ha sido indistintamente uno de los factores fundamentales en el desarrollo de los países latinoamericanos. Las variaciones de población, ritmos de crecimiento, proceso de urbanización, etc., contienen semillas a la variación de las actividades industriales. En consecuencia, es sabido que la existencia de fuentes de empleo es un factor determinante para la concentración de la industria y el sector más dinámico de toda economía urbana, pues además de proveer materias primas, productos manufacturados y servicios, la industria contribuye directamente a incrementar el producto interno bruto, a la subsecuente oferta y demanda, al trabajo directo e indirecto (por vía de la comercialización, administración, finanzas, etc.), al ahorro y al crecimiento económico local, regional y nacional.

Las sucesivas etapas del crecimiento económico del país en lo que hace al sector productivo, han sido reflejadas en la estructura de su imponente en la ciudad de Bs. As. y su región urbana, a tal punto que puede decirse que en cierta medida la morfología de ella fue dando el proceso.

El hecho de ser Bs. As. el principal puerto secundario de importación y comercio en la zona de Buenos Aires, la vocación agropecuaria, el mercado externo, la vocación macrocefálica que el ferrocarril ayudó a configurar, la elevó al primer lugar de importancia económica y al favorecerse para hacer de ella —desde el punto de vista de las industrias— el área de localización de las actividades industriales, se exportar la producción, en el caso de las industrias que procesaban los productos agropecuarios, fue el resultado de las ventajas primarias, el mercado consumidor concentrado y de mayor nivel de ingresos, mejor diversificación de la producción, bajos impuestos.

Como en todas las zonas que fueron desarrollándose en Bs. As. con mayor intensidad fueron aquellas que proveían los principales insumos para las industrias, a esta gran área demográfica que constituye el

fin de pág. 14)

trabajo, la construcción de la zona urbana y suburbana, pero manteniendo la actual estructura.

B. Sistema Automático.

El servicio de superficie del sistema automático de transporte comenzó a funcionar en el año 1964, con el primer servicio de línea, el Ferrocarril de Metropolitano, como cumpliendo la función de directa vinculación de las zonas de producción y consumo, la distribución de los itinerarios de las líneas de colectivos, hacia más efectiva la ya positiva función que cumple este medio de transporte.

Creemos que, donde debe trabajarse y estudiarse más y con mucha originalidad es en el problema de la circulación y estacionamiento en las áreas metropolitanas, ya que es la causa de los graves problemas que aquejan a las áreas metropolitanas en el sector de transporte.

Este problema, dada las características vitales para la vida de la ciudad, exige, invariablemente, soluciones inmediatas y soluciones temporarias. En este campo debe pensarse y resolverse con originalidad.

principal mercado. Fue quedando reservada la actividad industrial para las zonas obreras de los grandes productos intermedios que en general tiene exigencias de localización en grandes áreas.

En el período del tiempo, esta localización dominante prosigue presionando hacia el área circundante expandiendo el área urbana de Buenos Aires y hacia lo largo de la zona del río, sobre La Plata, en una trayectoria que la actualidad desde La Plata hacia Santa Fe.

Según el censo nacional económico de 1963, la industria manufacturera y construcción consume el 26 % de la producción manufacturera del País, a los partidos del Gran Bs. As. el 30 %, por lo tanto el 36 % se corresponde a los partidos de Bs. As. y el 80 % a ella toda la Pcia. de Bs. As. y el 80 % a la zona de Santa Fe.

Esto se ve favorecido por la necesidad de

aprovechar la mano de obra local, la

que afecta la ciudad ya consolidada, en forma de infraestructura, servicios, energía, mano de obra y subproductos urbanos, el mantenimiento del recurso escaso, el capital.

El hecho de encontrarse cerca del poder político, el control de los recursos económicos de fondo, con el aislamiento de un ambiente de inestabilidad política, fue otro factor determinante.

La zona de influencia de Capital Federal que se viene operando en los últimos veinte años refuerza la concentración en las paridas del Gran Bs. As. que integran el área metropolitana, lo que refuerza la tendencia a la

misma que tendió a disminuir en beneficio de las nuevas zonas económicas del resto del país, en forma concentrada.

En estas zonas que han comenzado a reducir su dependencia de la zona central, se ven en grado de exigencia para la localización, las ventajas de las zonas urbanas. La intensificación del aprovechamiento de recursos naturales que obliga a una localización en zonas de recursos naturales, como la petroquímica, la celulosa para papel, los ag-

nerados de madera, etc.

A estos aspectos hay que agregar los in-

fluencias de los cambios de estructura económica, que provocan los desplazamientos

allí indicados planteando a los empresarios que necesitan ampliar sus plantas como único medio de sobrevivencia de Bs. As. en condiciones más ventajosas.

Estos fenómenos crean una serie de condiciones que afectan las tendencias que pueden observarse en la zona central.

Estas tendencias totalmente espontáneas se reflejan fehacientemente en los ritmos de crecimiento del sector industrial, tanto en la Capital Federal como en las zonas urbanas, como el Gran Bs. As., ritmos que podríamos llamar "desacelerados", ya que van perdiendo intensidad en el tiempo.

De esta constatación de la tendencia surge que la industria de la Capital Federal va a disminuir en su participación en la formación del producto interno bruto.

Es indudable que este proceso ya iniciado, deberá contar con una acción decidida por parte de las autoridades para convertirlo en un efectivo movimiento de descentralización.

En la medida el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, que establece algunas proposiciones de orden general:

a) Para lograr el equilibrio necesario entre el área metropolitana y el País, deberá desarrollarse una política de descentralización que promueva la creación de las condiciones de la región metropolitana bonaerense, en

desol, acorde con las funciones a la po-
licia, el plan de desarrollo urbano, el
tiempo y los recursos disponibles y prioriza-
do la instalación de industrias en los polos
de desarrollo del interior.

- 6) Las zonas industriales del área de pla-
neamiento de Buenos Aires, como en
particular las zonas industriales, deben
industria capaz de satisfacer las necesi-
dades de la población a su propia escala
necesaria para su desarrollo y limitar la
superficie que se destina a uso industrial.

Acorde con lo establecido precedentemente,
la Dirección General del Plan Regulador en-
cargó los estudios tendientes a la formula-
ción de una política de ordenamiento espa-
cial y de desarrollo urbano para la Ciudad
de Buenos Aires, cuyas metas prin-
cipales son las siguientes:

20. No aceptar nuevas edificaciones industria-
les dentro de la ciudad de Buenos Aires.
21. Lograr el ordenamiento espacial de las
localizaciones industriales existentes, en
base a los estudios de ordenamiento de
las industrias y mediante la aplicación
de mecanismos de traslado, empujando
las promociones de desarrollo, finan-
ciadas por el Estado, a las zonas de
terceros ejes, etc.

22. Permitir el crecimiento de las indus-

trias que permanezcan en la ciudad y
que no sean trasladadas o se tras-
laden a zonas fuera de acuerdo a la po-
licación que se le da.

40. Adicionar tierras a las 1.294 has. (11,77 %
de la superficie amargada de la Ciu-
dad de Buenos Aires) a las zonas indus-
triales de desarrollo urbano industrial a los efectos
de satisfacer la necesidad vital de aumen-
tar la superficie de terreno por cubrir,
como consecuencia de los adelantos
tecnológicos.

50. Mantener las especialidades de espe-
cialización industrial que ya existen, a
saber que tienen las industrias.

60. Mantener y permitir los pequeños au-
mentos, de acuerdo a la estructura de
empleos proyectada, de los empleos
industriales existentes en la ciudad.

70. Implementar una serie de acciones que
permita el crecimiento de la industria tra-
sada, o con problemas de expansión, a
las zonas industriales existentes, a sa-
ber: a) Mantener y permitir el crecimien-
to que se está dando en el sector ma-
nufacturero para adaptarlo a los nuevos
requerimientos, tanto por el lado de la
tecnología y de la mano de obra, como
del crecimiento de la ciudad, volumen crecien-
te, así, como por el lado de la oferta
de incorporación de nuevos tecnólogos, tam-
bién en las etapas de producción, etc.

Las áreas verdes imponen un principio de ordenamiento que alivia la congestión.



PIZARRAS
DE FIBROCEMENTO PRENSADO

Monofort



PARA TECHOS ELEGANTES...!
DESDE EL Suntuoso Hotel de Playa o Montaña
HASTA EL ELEGANTE CHALET SUBURBANO.



Son de fácil colocación, pueden efectuarse indistintamente sobre listones o atijajas de madera, con o sin entablado. Vienen fabricadas en modernos colores: Gris (natural), Rojo y Pizarra (portados) pudiendo así adaptarse a un sinnúmero de modalidades constructivas.

Se confeccionan en tres tipos distintos: cuadrada, rectangular y panel, y cada uno de estos tipos en diversos tamaños. Hay además 2 clases de cunbreras que, fáciles de colocar, complementan armónicamente el conjunto del techado.

Solicítelas a su proveedor habitual.

Fabricadas en
San Justo
Pcia. de Bn. As.
por

Monofort

S.A.I.C.

con oficinas en Buenos Aires
25 de Mayo 267 - 5º piso
Tel. 33-4501/2/3



contra el deslumbramiento,
contra el exceso de calor,
cristal **PARSOL®**
gris, bronce, verde.

© P.O. CONSEIL SOD 792



edificios de Georges
Pompidou en París
con cristal "PARSOL" bronce

grupo de altares
en el Hotel
Majestic en París
con cristal "PARSOL" verde

Los edificios con mucho sol,
están protegidos con cristales PARSOL
los cuales filtran gran parte de
los rayos infrarrojos.

Gris, bronce o verde, PARSOL es garantía
de confort para el usuario y de elegancia
para la arquitectura.

El cristal PARSOL se puede colocar
también en doble acristalamiento
(cristal claro al interior,
cristal PARSOL al exterior).



SAINT-GOBAIN

EXPROVER S.A.
1, RUE PAUL LAUTERS
1050 - BRUXELLES - BELGIQUE

ARTURO A. GORIN
AVENIDA CORRIENTES 1396
4º PISO - OFICINAS 414-416
BUENOS AIRES / TEL. 40.4210

© registered mark